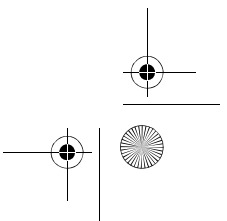
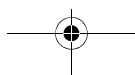
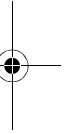
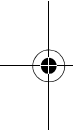
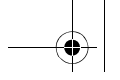


Nytt kampfily

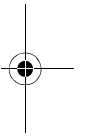
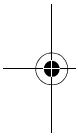


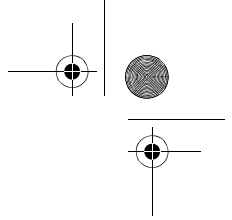


Luftkrigsskolens skriftserie vol. 16

Andre utgivelser i skriftserien:

- Vol. 1 Luftforsvaret - et flerbruksverktøy for den kalde krigen? (1999)
Øistein Espenes og Nils Naastad.
- Vol. 2 Aspekter ved konflikt og konflikthåndtering i Kosovo (2000)
Gunnar Fermann
- Vol. 3 Nytt NATO - nytt Luftforsvar?: GILs luftmaktseminar 2000 (2000)
Lars Fredrik Moe Øksendal (red.)
- Vol. 4 Luftkampen sett og vurdert fra Beograd (2000)
Ljubisa Rajik
- Vol. 5 Luftforsvaret i fremtiden: nisjeverktøy for NATO eller multiverktøy for Norge? (2001)
John Andreas Olsen
- Vol. 6 Litteratur om norsk luftfart før 2. verdenskrig: en oversikt og bibliografi (2001)
Ole Jørgen Maaø
- Vol. 7 A critique of the Norwegian air power doctrine (2002)
Albert Jensen og Terje Korsnes
- Vol. 8 Luftmakt, Luftforsvarets og assymetriens utfordringer. GILs luftmaktseminar 2002 (2002)
Karl Erik Haug (red.)
- Vol. 9 Krigen mot Irak: noen perspektiver på bruken av luftmakt (2003)
Morten Karlsen, Ole Jørgen Maaø og Nils Naastad
- Vol. 10 Luftmakt 2020: fremtidige konflikter. GILs luftmaktseminar 2003 (2003)
Karl Selanger (red.)
- Vol. 11 Luftforsvaret og moderne transformasjon: dagens valg, morgendagens tvangstrøye? (2003)
Ole Jørgen Maaø (red.)
- Vol. 12 Luftforsvaret i krig: ledererfaringer og menneskelige betraktninger.
GILs lederskapsseminar 2003 (2003)
Bjørn Magne Smedsrud (red.)
- Vol. 13 Strategisk overraskelse sett i lys av Weserübung, Pearl Harbor og Oktoberkrigen (2005)
Steinar Larsen
- Vol. 14 Luftforsvaret i Kongo 1960–1964 (2005)
Ståle Schirmer-Michalsen (red.)
- Vol. 15 Luftforsvarets helikopterengasjement i internasjonale operasjoner:
et historisk tilbakeblikk (2005)
Ståle Schirmer-Michalsen






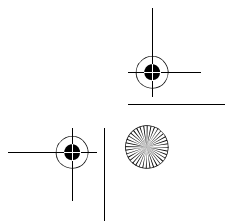
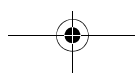
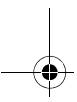
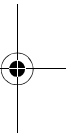
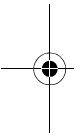
Nytt kampfily

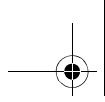
Hvilket og til hva?

GILs LUFTMAKTSEMINAR 2007

Torgeir E. Sæveraas (red.)

 tapir akademisk forlag





© Tapir Akademisk Forlag, Trondheim 2007

ISBN 978-82-519-2247-0

ISSN 1502-007X

Det må ikke kopieres fra denne boka ut over det som er tillatt etter bestemmelser i «Lov om opphavsrett til åndsverk», og avtaler om kopiering inngått med Kopinor.

Grafisk formgivning og tilrettelegging: Tapir Akademisk Forlag
Trykk: Tapir Uttrykk
Innbinding: Grafisk Produksjonsservice AS

Formål med skriftserien

Med Luftkrigsskolens skriftserie tar Luftkrigsskolen sikte på å synliggjøre skolens virksomhet og gjøre den mer allment tilgjengelig. I serien publiseres studier, seminarrapporter og lignende, hovedsakelig innenfor fagfeltene luftmakt og ledelse. Synspunktene som kommer til uttrykk i Luftkrigsskolens skriftserie står for forfatterens egen regning, og er således ikke et uttrykk for et offisielt syn fra Forsvarets eller Luftkrigsskolens side. Gjengivelse av innholdet i skriftserien, helt eller delvis, må kun skje med forfatterens samtykke.

Redaksjonskomite for skriftserien

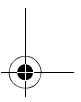
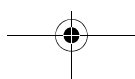
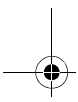
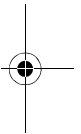
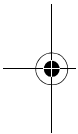
Luftkrigsskolen: Øistein Espenes (dekan), Ole Jørgen Maaø (høgskolelektor), Christian Moldjord (høgskolelektor) og Torgeir Sæveraas (høgskolelektor). Tapir Akademisk Forlag: Terje Tøgersen (forlagsredaktør).

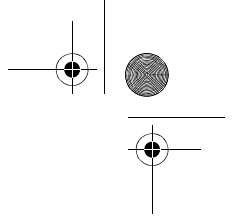
Henvendelser om skriftserien kan rettes til:

Luftkrigsskolen
Værnes MIL
Postboks 403
7501 STJØRDAL
Tlf: 73 99 54 00

eller

Tapir Akademisk Forlag
7005 TRONDHEIM
Tlf: 73 59 32 10
Faks: 73 59 32 04
E-post: forlag@tapir.no
www.tapirforlag.no

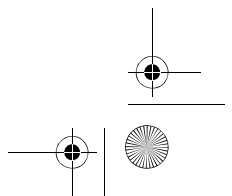
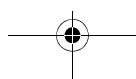
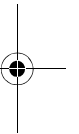
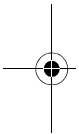


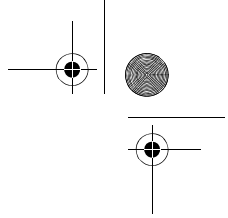


Forord

Luftkrigsskolens skriftserie ble opprettet i 1999 for å gi Luftkrigsskolen anledning til å dokumentere og publisere resultater fra skolens akademiske virksomhet. Siden oppstarten har skriftserien hovedsakelig fylt et internt behov. Ved å gi skriftserien en ansiktsløftning og fornyet grafisk profil, søker Luftkrigsskolen fra og med denne utgaven også å nå utover skriftseriens tradisjonelle nedslagsfelt. Norske militære styrker synes i stadig økende grad å være engasjert i internasjonale operasjoner, parallelt med at en kontinuerlig omstillingsprosess av Forsvaret foregår innenfor landets grenser. I tillegg kan flere store investeringsprosjekter skimtes i horisonten, hvor særlig kjøp av nye kampfly til Luftforsvaret trolig vil innta en dominerende posisjon i den offentlige debatten i tiden fremover. *Luftkrigsskolens skriftserie* tar derfor sikte på å utgjøre en arena for refleksjon og innsikt innenfor de fagområder som utgjør Luftkrigsskolens kjernevirksomhet – luftmakt og teknologi, og luftmilitær ledelse.

Denne første utgaven av skriftserien i ny innpakning har Luftmaktseminaret 2007 som tema. Dette seminaret ble arrangert ved Luftkrigsskolen 6.–8. februar 2007 og hadde tittelen *Nytt kampfly – Hvilket og til hva?* Luftmaktseminaret samlet deltakere fra Forsvaret, fra det politiske liv, samt fra academia. Denne utgaven av *Luftkrigsskolens skriftserie* inneholder de fleste foredragene som ble holdt under seminaret. Fremstillingen er ordnet i fire deler, etter mønster av hvordan seminaret var lagt opp. Del 1, *Hvorfor skal Norge ha kampfly?*, konsentrerer seg om de offisielle synene på dette spørsmålet, fremført av henholdsvis forsvarsminister Anne-Grethe Strøm-Erichsen og forsvarssjef Sverre Diesen. Del 2, *Kampflyets sikkerhetspolitiske relevans*, gir en forsmak på de politiske prosessene som etter hvert vil måtte komme i Stortinget, presentert av blant andre to fremtredende medlemmer av Stortingets forsvarskomiteé. I del 3, *Kapasiteter og alternativer*, diskuteres det hva slags rolle kampflyet vil komme til å spille i fremtiden. I denne delen ser man dessuten nærmere på hvorvidt det vil komme alternativer til kampflyet. Del 4, *Hvilket fly?*, dreier seg på et overordnet plan om hvilken kandidat som til slutt vil bli valgt, og hvilke kriterier som i så fall bør gjelde for valget, uten at de tre kandidatene eksplisitt diskuteres.





Kort om bakgrunnen for kjøp av nye kampfly

Spørsmålet om anskaffelse av nye kampfly til Luftforsvaret har en lang historie. Ifølge Forsvarsdepartementets hjemmesider kan linjene trekkes helt tilbake til 1991, da Forsvarstudie 1991 (FS-91) «anbefalte fremskaffelse av 48 kampflyklasse II (KFK II) i tillegg til den eksisterende F-16 Mid Life Update (MLU) flåten som Luftforsvarets hovedbidrag til invasjonforsvaret».¹ Prosessen som ble innledet med FS-91 resulterte etter hvert i vedtak om å anskaffe 20 nye kampfly, med opsjon på ytterligere ti fly. Som det het i St.prp. nr. 65 (1998–1999): «De nye flyene skal erstatte de 15 F-5 flyene som etter mer enn 30 års tjeneste trenger avløsning, og de F-16 flyene som Forsvaret har tapt siden de ble levert på første halvdel av 80-tallet.»² De aktuelle kandidatene var på dette tidspunkt *Eurofighter* og F-16 Block 50 N. Den 7. juni 1999 besluttet så Stortinget følgende: «Forsvarsdepartementet gis fullmakt til å starte opp anskaffelsesfasen av kampflyprosjektet som innebærer anskaffelse av 20 nye kampfly innenfor en økonomisk ramme på 10 710 mill. kroner og for øvrig i tråd med pkt. 3.3 og 3.7.3 i St.prp. nr. 65 (1998–1999).»³ Innkjøp av nye kampfly ble dermed vedtatt.

Mindre enn et år etter, den 12. mai 2000, ble imidlertid St.prp. nr. 58 (1999–2000) godkjent i statsråd. Her ble kampflyprosjektet foreslått terminert. Under proposisjonens punkt 3, «Ikke gjennomføring av kampflyprosjektet», ble det poengtert at «nye kampfly er det klart største prosjektet som kan bidra til økonomisk handlefrihet [for Forsvaret] dersom det ikke gjennomføres».⁴ Videre het det at «(d)agens budsjettsituasjon tilsier at det ikke er riktig å prioritere anskaffelse av nye fly til kampflyvåpenet. Det vil tjene Forsvaret best totalt sett at kampflyprosjektet ikke gjennomføres og at det satses på nye våpensystemer og roller for F-16 MLU».⁵ Kjøp av nye kampfly ble følgelig kansellert av Stortinget samme år.

Imidlertid varte det ikke lenge før spørsmålet om kjøp av nye kampfly igjen dukket opp. Som det fremgår av St.prp. nr. 1 (2006–2007), var kampflykjøpet tilbake på det politiske agendaen allerede året etter: «Stortinget beslut-

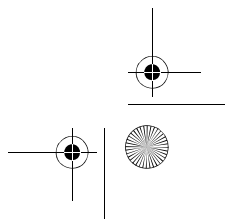
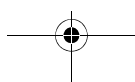
1 «Nye kampfly – historikk», lastet ned 08.06.07, fra http://www.regjeringen.no/nb/dep/fd/rydde/fd/norsk/tema/p30_006_441/Nye-kampfly-historikk-.html?id=439146,

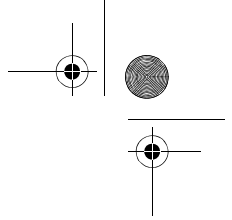
2 Forsvarsdepartementet, *Om Forsvarets Investeringer*, St.prp. nr. 65 (1998–1999), s. 9.

3 «Stortinget. Møte mandag den 7. juni kl. 10 1999», lastet ned 18.01.07, fra http://www.stortinget.no/stid/1998/sv990_607.html.

4 Forsvarsdepartementet, *Om Forsvarets investeringer*, St.prp. nr. 58 (1999–2000), s. 2–3.

5 *Ibid.*, s. 3.





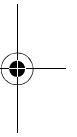
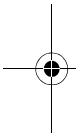
tet i Innst. S. nr. 342 (2000–2001), jf. St.prp. nr. 45 (2000–2001), at en frem-skaffelse av nye kampfly skulle forberedes. Dette arbeidet pågår, men det er ikke fattet noen endelig beslutning om vår fremtidige nasjonale kampflykapasitet.»⁶ Det fremgår videre av St.prp. nr. 1 (2006–2007) at de tre aktuelle kandidatenes er *Eurofighter*, *Joint Strike Fighter* og *JAS Gripen*.⁷

På seminaret ble det som nevnt ikke diskutert eksplisitt hvilket fly som bør velges. Samlet sett vil forhåpentligvis denne utgaven av *Luftkrigsskolens skriftserie* likevel kunne fungere som et godt grunnlagsdokument til nettopp denne diskusjonen, som før, snarere enn senere, vil måtte tas i de dertil egnede fora.

Trondheim, juni 2007

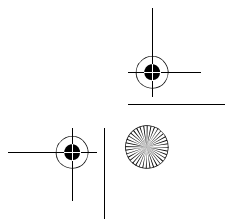
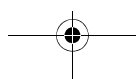
Torgeir E. Sæveraas

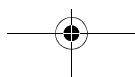
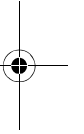
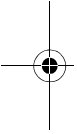
Redaktør

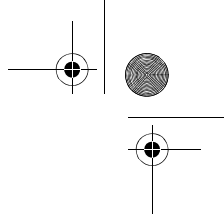


6 Forsvarsdepartementet, *For budsjettåret 2007*, St.prp. nr. 1 (2006–2007), s. 110–111.

7 *Ibid.*, s. 111–112.







De tre kandidatene



EUROFIGHTER TYPHOON, TRANCHE 2/3

PRODUSENT | EUROFIGHTER GMBH

STATUS | UNDER UTVIKLING

BRUKES AV | STORBRIANNIA, TYSKLAND, ITALIA,
SPANIA (TRANCHE 1)

BESTILT AV | ØSTERRIKE, SAUDI-ARABIA



JAS GRIPEN N

PRODUSENT | SAAB

STATUS | UNDER UTVIKLING

BRUKES AV | SVERIGE, SØR-AFRIKA, UNGARN,
TSJEKKIA (VERSJON: A, B, C/D)



JOINT STRIKE FIGHTER, LIGHTNING II

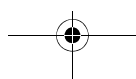
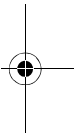
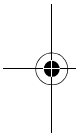
PRODUSENT | LOCKHEED MARTIN AERONAUTICS

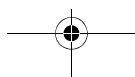
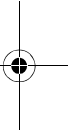
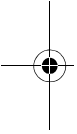
STATUS | UNDER UTVIKLING

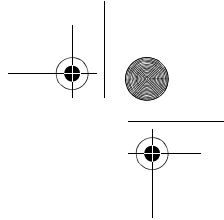
BESTILT AV | USA (US NAVY, US AIR FORCE, UNITED
STATES MARINE CORPS), STORBRIANNIA

PARTNERNASJONER | USA, STORBRIANNIA, ITALIA,
NEDERLAND, CANADA, TYRKIA, AUSTRALIA, DANMARK
OG NORGE

Faksimilen om de tre kandidatene er hentet fra side 13 i brosjyren "Konseptuell løsning 7600 Framtidig kampflykapasitet". Brosjyren er utgitt av Forsvarsdepartementet.

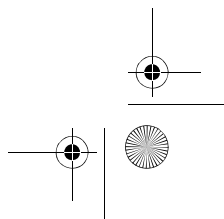
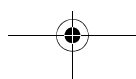
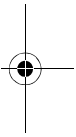
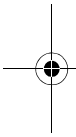


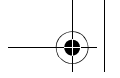




Innhold

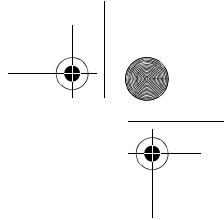
Forord	5
De tre kandidatene	9
Del 1. Hvorfor skal Norge ha nye kampfly?	13
Seminaråpning	15
<i>Generalinspektør for Luftforsvaret, generalmajor Stein Erik Nodeland</i>	
Faglig innledning til Luftmaktseminaret 2007	19
<i>Major Hans Ole Sandnes og høyskolelektor Ole Jørgen Maaø</i>	
Hvorfor trenger Norge kampfly etter 2015?	27
Den politiske begrunnelse <i>Forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen</i>	
Hvorfor trenger Norge kampfly etter 2015?	39
Den militære begrunnelse <i>Forsvarssjef, general Sverre Diesen</i>	
Luftforsvar og framtid – frykt, tro og realiteter	45
Historien til ettertanke <i>Dekan Øistein Espenes, Luftkrigsskolen</i>	
Del 2. Kampflyets sikkerhetspolitiske relevans	55
Kan vi risikere at nye kampfly blir sikkerhetspolitisk irrelevant?	57
<i>Storingsrepresentant og medlem i forsvarskomiteen, Bjørn Jacobsen (SV)</i>	
Nye kampfly er sikkerhetspolitisk svært relevant	65
<i>Storingsrepresentant og leder i forsvarskomiteen, Jan Petersen (H)</i>	
Kan fremtidens sikkerhetspolitiske situasjon forutsis?	73
<i>Professor Torbjørn L. Knutsen, Luftkrigsskolen/NTNU</i>	
Del 3. Kapasiteter og alternativer	77
Hvilke roller kan et kampfly fylle i fremtiden?	79
<i>Brigader Morten Klever, sjef luftoperativt inspektorat</i>	
Kampfly – prikken over i-en?	83
<i>Kadettene Petter Bjørge, Kjell Ove Ertenstein, Tor Magnus Hjartøy og Trond Birger Nerberg</i>	





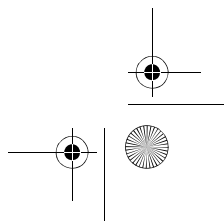
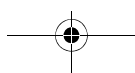
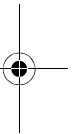
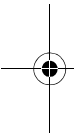
What time is it?	91
A look into the future technology of airpower <i>Stian I. Betten, Senior scientist at The Norwegian Defence Research Establishment and Royal Norwegian Air Force Academy</i>	
Will alternative technology replace manned combat aircraft?	105
<i>Bill Sweetman, editor-in-chief of the Aviation Week group's Defense Technology International magazine</i>	
Kampfilyet – frykten og fascinasjonen!	115
<i>Høgskolelektor Ole Jørgen Maaø, Luftkrigsskolen</i>	
Del 4. Hvilket fly?	127
Hvilke fagmilitære faktorer veier tyngst?	129
<i>Oberst Rune Bjerkås, leder av seksjon for investeringsplanlegging i Forsvarsdepartementet</i>	
Hvilket kampfly?	139
Om hvilke faktorer som bør veie tyngst i valg av flytype <i>Senierrådgiver Jacob Børresen, NORISS</i>	
Hvilke faktorer vil avgjøre valget av flytype og antall?	147
<i>Fylkesmann Hans J. Røsjorde, tidligere leder av Stortingets forsvarskomite</i>	
For en neve dollar – et spill for galleriet	153
<i>Avslutningskåseri ved senierrådgiver Hans Geelmuyden</i>	
Om forfatterne	163
Tidligere seminartitler	171

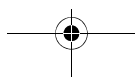
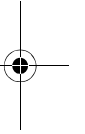
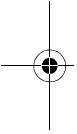


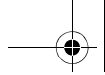


Del 1

Hvorfor skal Norge ha nye kampfly?







Seminaråpning

Generalinspektør for Luftforsvaret, generalmajor Stein Erik Nodeland

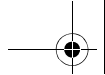
Luftmakt og ledelse er hovedsatsningsområdene ved Luftkrigsskolen. Hvert år arrangeres det et lederskapsseminar og et luftmaktseminar. Så langt har luftmaktseminaret vært det mest profilerte, selv om lederskapsseminaret utvilsomt nærmer seg for hvert år som går. Luftkrigsskolen er en av Luftforsvarets viktigste kulturbærere, og nettopp det at åpenhet og stor takhøyde er viktige elementer i vår kultur, gjør at seminaret naturlig nok legger opp til spennende og fri meningsutveksling.

Årets tema, kampfly, går rett inn til kjernen i luftmaktbegrepet. Forsvarssjefen sa for litt over et år siden at «anskaffelsen av et nytt jagerfly er Forsvarets i særklasse viktigste oppgave på investeringssiden i årene fremover». I Luftforsvaret er vi naturligvis enige i det, og det er ingen tvil om at nye kampfly er et stort og viktig prosjekt som berører mange samfunnsinteresser. Samtidig kan vi vel gjerne være så ærlige og si at for oss er dette nærmest et eksistensielt spørsmål. Et Luftforsvar uten kampfly kan fremdeles beholde navnet Luftforsvaret – men innholdet vil naturligvis bli noe ganske annet enn vi er vant til.

Prosjekt «Nye kampfly» har nå beveget seg over i en ny fase. Den såkalte konseptuelle løsningen er behandlet av regjeringen, og jeg oppfatter det slik at det er politisk støtte til behovet for nye kampfly, i tillegg til at det er vilje til på et tidspunkt å anskaffe nye kampfly. Dette er naturligvis veldig gledelig. Prosjektet går nå inn i en fremskaffelsesfase, noe mange av oss ser fram til.

Mens vi så langt har utredet alternative måter å anskaffe en kampflykapasitet på, skal vi nå vurdere nærmere hvilken kandidat som er best egnet. Her er det viktig å understreke at når vi så langt har sagt at vi har tre likeverdige kandidater, betyr ikke det at de er like godt egnet. Det betyr bare at de oppfyller en del grunnleggende krav. Som i alle tilsvarende prosjekter vil man ved grundigere studier kunne rangere kandidatene etter hvor godt de oppfyller de forskjellige kravene.

Jeg er glad for at vi tar med oss de tre kandidatene videre, både av konkurransehensyn og fordi det gir oss en mulighet til å skaffe oss bedre innsikt, noe som igjen bidrar til å redusere usikkerhet når det skal foretas et endelig valg. For å være i stand til dette, må vi nå øke ressursbruken totalt sett. Vi vil også måtte bruke forholdsmessig større del av ressursene på Eurofighter og



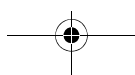
Gripen. Det er viktig å ha klart for seg at alle kandidatene er fremtidsmodeller. Selv om både Eurofighter og Gripen er i daglig tjeneste i dag, er det videreutviklede utgaver vi snakker om. Joint Strike Fighter (JSF) har nettopp fløyet sin jomfrutur, men også her ligger det naturlig nok en del usikkerhet i utviklingsløpet.

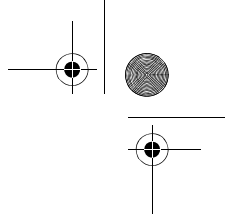
Forsvaret tar sikte på å legge frem en anbefaling slik at et valg kan tas i 2008. Dette betyr mye arbeid på kort tid, men jeg er optimistisk til at vi skal kunne gi en anbefaling av høy kvalitet. Slik jeg ser det, er det særlig tre hovedfaktorer vi skal vurdere: ytelse, kostnader og samarbeidsforhold. Hva ytelsene angår, må vi sikte mot et kvalitetsnivå på kampflyvåpenet som er på høyde med de mest avanserte luftmaktnasjonene i Nato. Det er det nivået vi er på i dag – etter en målrettet satsing gjennom mange år. Å skulle sikte mot noe lavere enn det, kan jeg ikke anbefale.

Jeg vil også argumentere for at vi skal anskaffe et fly som er godt i alle relevante roller. Det flyet vi velger må kunne hevde suverenitet i våre vidstrakte interesseområder her hjemme, og bidra avgjørende til norsk krisehåndtering. Flyet må også kunne operere fullt integrert med våre allierte, enten krisen skal løses hjemme eller ute. Flyet må ha det jeg vil kalle balanserte egenskaper. Kampflyenes fortrinn er at de kan løse mange oppgaver, og vi vet svært lite om hvilke kriser som skal løses hvor. Det kan være like sannsynlig at det er egenskapene mot bakkemål som blir viktige i en nasjonal krise som at det er egenskapene mot luftmål. Vi må også huske at måten å operere på har endret seg, ikke minst som følge av en betydelig forbedret evne til informasjonssamling og derav bedre situasjonsoversikt.

Ser vi på kostnadene, er naturligvis anskaffelseskostnadene viktige, men vi må samtidig se på kostnadene gjennom hele levetiden. Vi ønsker ikke et fly hvor driftskostnadene gir en gjøkungeeffekt. Vi må ta høyde for jevnlig oppdateringer for å holde tritt med utviklingen. Flyets utviklingsmuligheter er derfor en viktig faktor.

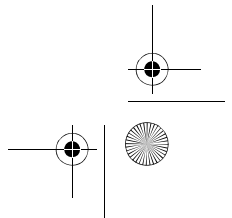
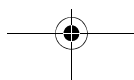
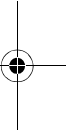
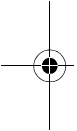
Det ovennevnte poenget tar oss over i problemstillingen knyttet til samarbeidsformer. Vi trenger partnere å dele kostnadene med. Først og fremst gjelder dette utviklings- og oppdateringskostnader. Hvis vi i tillegg kan dele kostnader som har med trening, utdanning og logistikk å gjøre, vil det helt klart være en fordel. Etter hvert som flere land må ta konsekvensene av kostnadsspiralen til militært materiell, er det også sannsynlig at flere vil ønske seg et operativt samarbeid. Et samarbeid må skje med de landene som det er naturlig for oss å samarbeide med. En viktig del av et samarbeid handler om kompetanse. Jeg tror jeg kan si med sikkerhet at vi ikke hadde vært på dagens

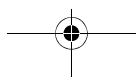
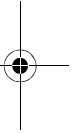
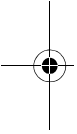


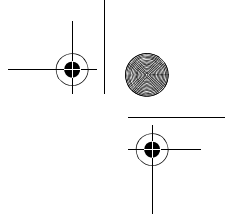


kompetansenivå hvis vi ikke hadde samarbeidet med de andre partnerne i F-16-samarbeidet.

Et annet sentralt spørsmål er antallet fly. Per i dag benyttes et plantall på 48 fly, noe som etter min mening er et greit utgangspunkt. Antallet har jo først og fremst med ambisjoner å gjøre. Jeg føler at vi har et godt utgangspunkt for å belyse konsekvensene av forskjellige antall fly, og dermed ambisjonsnivåer. Deretter blir det opp til politikerne å velge hva de ønsker.







Faglig innledning til Luftmaktseminaret 2007

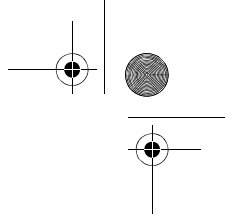
Major Hans Ole Sandnes og høyskolelektor Ole Jørgen Maaø

Sjelden har Luftmaktseminaret i sin 13–14 år lange historie samlet en så navngjengen forsamling som denne gang. Dette har kanskje sammenheng med at seminarets tema – og timingen – treffer svært godt denne gangen. Våren 2008 skal Stortinget fatte beslutning i den største offentlige fastlandsinvestering i Norge noensinne – kjøpet av nye kampfly.¹ Med dette som bakgrunn, og med den form og det innholdet seminaret etter hvert har fått, har vi kommet til at tiden nå er inne til å ta «det store kampflyseminaret» – rett og slett fordi februar 2008 kan bli i seneste laget.

Vi skal diskutere nye fly. Ved flere anledninger har Maaø som ikke-pilot forsøkt å overbevise jagerflygeren Sandnes om at det ikke er så farlig hvilket fly som blir valgt – siden Sandnes ikke vil få muligheten til å fly det allikevel. De fleste som nærmer seg femti har nemlig fint lite operativt å foreta seg oppi cockpiten på slike maskiner. Ergo, har Maaø hevdet – om enn noe forgjeves – kan vi ta mål av oss til å være objektive; vi kan la følelsene slippe ut et annet sted og nøkternt sette oss og diskutere *sak*.

Imidlertid er det slik at Sandnes vil hevde at sivilisten Maaø, med sin bakgrunn som luftvernartillerist, naturligvis ikke har samme horisont – og dermed vidsyn – som det han selv har, ettersom Sandnes i kraft av sin pilotbakgrunn naturlig vil tilhøre den mer «eleverte» bransjen. Det er innlysende at det er av betydning hvilket fly det blir. Dette handler nemlig om et tidsperspektiv av betydelige dimensjoner. Den kampflytypen som blir valgt vil antagelig fremdeles være i bruk i Norge om førti år fra i dag; kanskje ennå lenger. Jentene og guttene som tas opp ved Forsvarets ulike skoler i år vil innen den tid ha trådt inn i pensjonistenes rekker. Årets seminar vil forhåpentligvis bidra til at kampflykjøpet blir preget av en enda mer balansert og klar tankevirksomhet, fulgt av velbegrunnet gjerning. Både landet, og de som skal utøve militær makt på vegne av landet de kommende tiårene, er selvfølgelig best tjent med et

1 Det har relativt lenge vært en oppfatning at Stortinget vil fatte beslutning i kampflysaken under vårsesjonen 2008. Nylig utvikling kan tyde på at en slik oppfatning ikke nødvendigvis er riktig, og at beslutningen vil kunne komme senere.



kampfly som passer Norge så godt som mulig, i et antall som er så riktig som mulig.

Luftmaktseminaret

Luftmaktseminaret har etter hvert en lang historie. Det har blitt en tradisjon. For tre år siden talte direktøren ved FFI, Paul Narum, ved seminaret. Temaet var den teknologiske utviklingen fremover. Narum hadde på det tidspunktet ikke deltatt på seminaret tidligere, og siden han var invitert til å snakke på det, hadde han brukt tid på å finne ut hva dette sagnomsuste Luftmaktseminaret egentlig handlet om. Narums konklusjon, etter å ha bladd seg bakover i et noe begrenset utvalg referater fra seminarene, er interessant. Han hevdet at det var en «serie av flyvåpen-, eller kanskje enda mer spesifikt, kampflyvåpenseminarer».²

Det er kanskje ikke så oppsiktsvekkende at vi diskuterer Luftforsvaret og kampfly her på Luftkrigsskolen, men Narums konklusjon kom på basis av seminar som har hatt titler som:

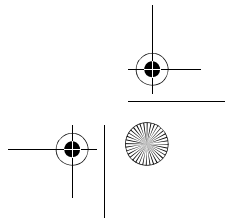
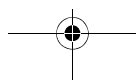
- *Nytt NATO – nytt Luftforsvar? (2000)*
- *Luftforsvaret i fremtiden: nisjeverktøy for NATO eller multiverktøy for Norge? (2001)*
- *Luftmakt, Luftforsvarets og asymmetriens utfordringer (2002)*
- *Luftmakt 2020, fremtidige konflikter og utfordringer (2003)*
- *Luftforsvaret og moderne transformasjon: dagens valg, morgendagens tvangstrøye? (2004)³*

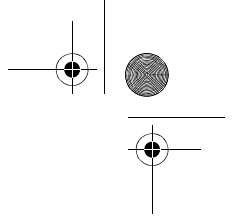
Kanskje pekte Narum på noe helt essensielt her, at det vi har drevet med lenge på luftmaktseminaret, i hvert fall til en viss grad, er å føre indirekte argumenter for de nye kampflyene?

Slik tenkte vi da vi startet planleggingen av dette seminaret også. Vi så for oss at seminaret skulle diskutere blant annet Island, nordområdene, Baltikum,

2 Narum, Paul (2004): «Luftmakt, teknologi og transformasjon – teknologiske perspektiver for et Luftforsvar i omforming», i Maaø, Ole Jørgen (red.) (2004): «Luftforsvaret og militær transformasjon. Dagens valg – morgendagens tvangstrøye? GILs Luftmaktseminar 2004», *Luftkrigsskolens skriftserie*, vol. 11 (april 2004), s. 63, lastet ned 07.03.2007, fra <http://www.bibgate.mil.no/lksk/Skriftserie/skriftserie%20vol%2011.pdf>.

3 Referat fra alle disse seminarene er publisert i ulike volum av *Luftkrigsskolens Skriftserie*. De er pr. 07.03.2007 alle tilgjengelig fra følgende nettsted: <http://www.bibgate.mil.no/lksk/lss.asp>.





sikkerhetspolitiske triangler osv; men det som seminaret skulle munne ut i, var en eller annen slags argumentasjonsrekke for de nye kampflyene.

Etter at de innledende forpostfektningene var ferdige, ble det imidlertid til noe annet denne gangen. Istedenfor nok en indirekte angrepvinkel på vei mot nye kampfly, ble det heller til at seminaret skulle gå rett inn i kjernen av debatten, under en tyvlånt og lett omformet parole om at det enkle av og til kan være en suveren løsning. Vi ville arrangere et direkte seminar, utelukkende om kampflyene, av to grunner: For det første er det mye ærligere å fortelle folk hva vi vil ha diskusjon om. For det andre anser vi, som allerede nevnt, at dette seminaret vil være siste mulighet for direkte påvirkning av beslutningstakerne og det en kan kalle den informerte opinion. Vi er derfor svært glade og fornøyde med at sentrale beslutningstakere er med oss under årets luftmaktseminar.

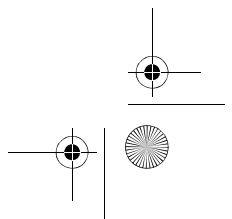
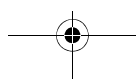
Høstens debatt

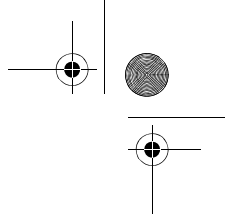
Etter hvert som planleggingen av seminaret tiltok utover høsten 2006, tiltok også kampflydebatten i norsk presse. Det første sentrale aspektet har vært spørsmålet om hvilket fly som bør velges.⁴ Hvilken av de fire kandidatene er mest velegnet for Norge? Det andre sentrale aspektet i debatten har dreid seg om gjenkjøp og industriavtaler, samt regjeringens arbeid med å få gjeninnført konkurransen i anskaffelsen – noe de etter vårt syn har lyktes meget godt med. Disse to aspektene ved debatten er i seg selv viktige nok, men har etter vårt syn vært ført på en noe forskuttert måte: Debatten har – i alle fall ved et hastig og første øyekast – kunnet minne om et forsøk på å selge hele bjørnen før skinnen i det hele tatt er vurdert.

Vi mener det er av interesse også å debattere hva flyene skal være gode for, noe som faller innenfor en diskusjon om ambisjonsnivå. Et ambisjonsnivå tør etter måtelig skjønn dreie seg om hva slags oppgaver kampflykapasiteten skal løse og hvilke roller som skal fylles, i hvilken geografisk utstrekning, om innsatsen skal kunne skje samtidig både hjemme og ute, eventuelt på to geografisk atskilte steder innen eget interesseområde; i hvilket omfang og med hvilken styrke eller størrelse, og ikke minst over hvor lang tid.

Diskusjonen om ambisjonsnivå skulle kanskje også ha berørt hvor høyt oppe i intensitetsnivå – altså langs en konfliktskala – man må eller bør kunne

4 Nerberg, Trond Birger Buhaug (2007): *Kampflydebatten i media høsten 2006*, Semesteroppgave ved Luftkrigsskolen, under utgivelse.





ivareta interesser og målsettinger *på egen hånd*. En diskusjon om ambisjonsnivå kunne på den ene siden avklart hva slags størrelse som er nødvendig på en kampflyflåte. Dette gjelder særlig dersom de forannevnte momentene om et ambisjonsnivå også var fastsatt. På den annen side ville dette kanskje kreve en scenariebygging basert på en trusseldefinerings i ren kald krigs-ånd, noe som mange vil mene er svært lite sannsynlig. Dessuten ville en konkretisering av hvor høyt opp på konfliktskalaen man skal «klare seg selv», betinge en på forhånd gitt terskel for når det antas eller forventes at alliert hjelp vil settes inn, noe det muligens ikke vurderes som hensiktsmessig å gjøre.

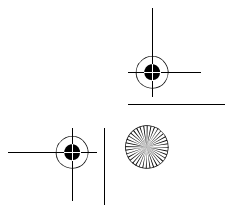
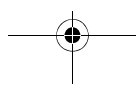
Før jul i 2006 slo regjeringen fast at den er for en fortsatt kampflykapasitet.⁵ Dette har ligget i kortene en stund, men forsikringen fra den sittende flertallsregjeringen er likevel betryggende. Vi håper at neste års kampflybeslutning har en debatt bak seg som ikke er skjevt vektet for eksempel mot gjenkjøpsavtaler og industri på den ene siden, eller kun simpel sammenligning av egenskapene kandidatene imellom på den andre. Debatten bør også ha dreid seg om hva som vil være landets behov – og hvordan den enkelte kampflykandidat kan oppfylle disse.

Prosjekthistorien

Det er på sin plass med en kortfattet historisk gjennomgang av kampflyprosjektet, eller rettere sagt prosjektene. Sent i 1993 ble det satt i gang et arbeid i Luftforsvaret og ved Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI) knyttet til nye kampfly. Arbeidet gjaldt erstatningsfly for tapte F-16 og utfasing av F-5. Forsvarsstudie 91 trakk opp tre ulike utviklingsnivåer for Forsvaret den kommende tjueårsperioden. Det laveste nivået voldte bekymring.⁶ Et av de to andre utviklingsnivåene konkluderte imidlertid med behov for 48 nye fly – og så vidt vi har kunnet registrere er det her tallet 48 dukker opp for første gang. Disse 48 flyene trengtes *i tillegg* til de etter hvert midtlivsoppgraderte F-16-flyene. Innledningsvis tok man for seg alle tenkelige kandidater; i alt omtrent 15 ulike kampflytyper. Etter hvert ble dette tallet redusert til 5, nemlig F-16, Eurofighter 2000, Rafale, F/A-18 og Gripen. I løpet av 1996–97 ble antallet kandidater

5 Forsvarsdepartementet (2006), «Regjeringen tar kampflyanskaffelsen over i en ny fase – opprettholder tre kandidater», Pressemelding nr 60/2006, datert 15.12.2006, lastet ned 07.03.2007, fra <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fd/pressemeldinger/2006/Regjeringen-tar-kampflyanskaffelsen-over-i-en-ny-fase-opprett-holder-tre-kandidater.html?id=440092>.

6 Ravnås, Paal (1991): «Luftforsvar uten fly?», *Forsvarets Forum* nr. 24/1991, s. 5.





redusert til to; F-16 Block 50N og Eurofighter 2000, med planer om 20 nye fly og opsjon på ytterligere 10. Flyene skulle fortsatt komme i tillegg til eksisterende F-16 MLU. I 1998 fordelte investeringene i Luftforsvaret seg på 48 ulike prosjekter, hvorav kampflyprosjektet var et av de største. Det ble forventet politisk behandling av saken i løpet av 1998–99, med forhåpninger om kontraktsinngåelse i løpet av 1999. Ved Stortingets behandling av Innst. S. nr. 207 (1998–99), jf. St.prp. nr. 65 (1998–99), ble det faktisk vedtatt å anskaffe 20 nye fly, med planlagt kontraktsinngåelse i år 2000. Men gjennom årene 1998–99 fremstod den økonomiske situasjonen i Forsvaret i et stadig grøllere lys. *Forsvarets Forum* nummer 19 for 1999 meldte på førstesiden om et forsvarsbudsjett på sparebluss, og om at alle investeringer derfor måtte vurderes på nytt. Av økonomiske årsaker ble så kampflyprosjektet stanset på vårparten 2000. Det skulle ikke bli noe av erstatningsfly for tapte F-16-skrog og utfasede F-5er.

I 2001 ble det startet et nytt prosjekt. Denne gangen var intensjonen å finne nye fly til erstatning for F-16. Kandidater var Eurofighter og Joint Strike Fighter (JSF). I noen tid omfattet prosjektet kun disse to kandidatene. Sommeren 2002 ble det inngått en avtale om deltakelse i utviklingsfasen av JSF, og tidlig i 2003 ble det inngått en avtale om industrielt samarbeid med Eurofighter. Sommeren 2004 ble et nytt konsept for å skaffe materielle kapasiteter i forsvarssektoren innført. Hensikten med det nye konseptet var å oppnå økt styring med de større prosjektene. Kampflyprosjektet ble etter hvert utvidet til å omfatte fire kandidater, og i løpet av 2005–2006 ble fokuset på industriaspektet intensivert. Franske Rafale trakk seg ut sist høst, og konkurransen står nå mellom Eurofighter, Gripen og Joint Strike Fighter. Regjeringen godkjente *Konseptuell løsning* (KL) den 14. desember 2006. I dette dokumentet konkluderes det med at valget nå står mellom to handlingsalternativer: Enten nye kampfly for levering i perioden 2015–2020, eller å forlenge levetiden på F-16 MLU og dermed utsette kampflykjøp i anslagsvis ti år.⁷

(Luft-)Forsvarets utfordring i debatten

Hva gjelder årets seminar, har kampen om agendaen tidvis vært nokså kraftig på kammerset her på Luftkrigsskolen. Vi har også diskutert hvor mye vi skal

⁷ Forsvarsdepartementet (2006), *Konseptuell løsning for prosjekt 7600 Fremtidig kampflykapasitet*, datert 30. november 2006, s. 5, lastet ned 07.03.2007 fra http://www.regjeringen.no/upload/kilde/fd/nyh/2006/0125/ddd/pdfv/301_991-konseptuell_loesning_hele_dok.pdf.



«komme ut av skapet». Ved en anledning ringte major Sandnes for å invitere Kåre Willoch til å holde innlegg på seminaret. Dessverre kunne han ikke komme. I løpet av samtalen hadde Sandnes kun nevnt at det dreide seg om et seminar på Luftkrigsskolen – han hadde ikke nevnt kampfly med et eneste ord. Men, før samtalen ble avsluttet, sa den gamle ringreven enkelt og greit: «Du skal vite at jeg er for nye kampfly.»

Og dermed er vi brått ganske nært noe vesentlig ved debatten, og da spesielt for Luftforsvarets del. En av Luftforsvarets utfordringer så langt har vært å være klok med hensyn til hvor aktiv man skal være – eventuelt ikke være – i debatten. Er det smartest å holde fred og la andre argumentere for behovet for de flyene Luftforsvaret tross alt skal operere? Som kjent er det jo ikke *Luftforsvarets* behov som skal fylles. Det er ikke Luftforsvaret som skal ha fly, men nasjonen. Dette ble vi påmint av oberst Rune Bjerkås fra Luftforsvarsstaben på dette seminaret for to år siden.

I tillegg er det vanskelig å ha bevisbyrden; det er vanskelig å skulle «bevis» at kjøp av kampfly er nødvendig. Selv om vi ikke skal bruke mye tid på det i dette innlegget, er nye kampfly uløselig knyttet til økonomi. Argumenter for *hvorfor* man skal kjøpe fly, og i *hvilket antall*, må muligens samtidig godtgjøres på en slik måte at beslutningen om kjøp ikke senere kan kritiseres som feilslått. En slik argumentasjonsrekke blir imidlertid nokså merkelig. Dette vil nemlig i prinsippet bety at alle typer «føre var»-investeringer er bortkastet dersom det i ettertid viser seg at det som investeringen var ment å hindre (eller lindre), ikke skjedde. Prinsipielt sett antar vi at Forsvarets primære funksjon fortsatt er *ikke* å bli brukt, ettersom et sterkt nok forsvar vil avskrekke eventuelle motstandere.

Å ha bevisbyrden kan med andre ord være en tung bær. I utgangspunktet synes vi at denne kan snus 180 grader rundt, spesielt når det dreier seg om en såpass betydelig kapasitet som vi her diskuterer. Det dreier seg til overmål ikke om noen nyinnføring – det handler om en kapasitet Forsvaret allerede er oppsatt med. Da tør det vel være de som mener at kapasiteten *ikke* skal videreføres som bør føre «bevisene»? Mange av kranglene i forbindelse med utarbeidelsen av seminarprogrammet, spesielt tidlig i høst, dreide seg om kampflykjøpet var i boks eller ikke, altså hvorvidt det var en sjanse for at det også denne gangen ville bli terminert. Som man roper i skogen får man svar, heter det, og en kan jo risikere at man ved en altfor offensiv strategi her havner skikkelig ut på glattisen: Hva om vi begynner å ta nye kampfly for gitt, men havner med bevisbyrden og ikke klarer å oppfylle?

Det kan nok være skepsis til Luftforsvarets motiver – spesielt jagerflymiljøets – i forhold til dette prosjektet. Kan man egentlig spørre en jagerflyger

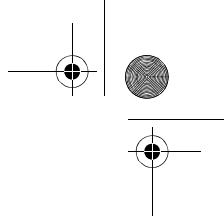


om behovet for nye og «fancy» fly? Hvor objektivt kan svaret bli? Jagerflymiljøet ønsker nye fly, helst de *beste* som er å oppdrive, hvilket jo ikke nødvendigvis er sammenfallende med de flyene som er riktige for landet. Statssekretær Espen Barth Eide har uttrykt skepsis til Luftforsvarets evne til objektivitet i saken, siden vi er såpass amerikaniserte som vi er gjennom fly, utdanning, rutiner, system, øvelser med videre.⁸

Like fullt, det er et komplekst arbeid å begrunne *hvorfor* Norge trenger nye kampfly, for ikke å snakke om hvilke *krav* som bør eller skal stilles til dem – noe som i sin tur vil kunne peke i retning av hvilken type som er best. Med et slik arbeid unnagjort kan vi imidlertid ha håp om å få en så god diskusjon som mulig om *hvor mange* fly som trengs. Analysen vanskeliggjøres imidlertid av den usikre tiden vi lever i. Enkelte har til og med påstått at tidene faktisk er såpass usikre at vi burde tvile mye mer, fordi tvilen vil kunne hjelpe oss å finne fleksible løsninger.⁹ Men hvem vil høre på noen som sier at landet trenger disse svindyre flyene, selv om det ikke er helt sikkert hva de trengs til, annet enn noe så ullent (og ganske enkelt) som å verne om landets sikkerhet?

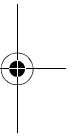
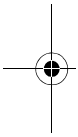
Disse spørsmålene er imidlertid ikke Luftforsvarets eller Forsvarets alene. I like stor grad kan og bør disse rettes oppover gjennom næringskjeden. Det er vel strengt tatt ikke Luftforsvaret eller Forsvaret som skal definere hva landet trenger av forsvarsstyrker? Det er i land vi *ikke* liker å sammenligne oss med at de militære forteller hva ambisjonsnivået skal være. Vi mener slett ikke at det er klokt å utelate ekspertene fra slike vurderinger; det bør samarbeides tett mellom de forskjellige nivåene for å komme frem til et så riktig ambisjonsnivå som mulig. Regjeringen har foreløpig signalisert at den vil komme til

-
- 8 Lund, Jacob (2006): «I den syvende himmel», *VG Nett*, 29.08.06, der Barth Eide skal ha uttalt: «Hvis man som pilot har fått hele sin utdanning og bygget opp nettverk i USA er det lett å si at vi bør kjøpe amerikansk. Men vi snakker her om å kjøpe fly som skal holde i 40 år. Da kan vi ikke begynne i fortiden. Det er viktig å røske opp i tilvante forestillinger.» Lastet ned 07.03.2007, fra <http://www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=128> 150.
- 9 Maaø, Ole Jørgen (2005): «Forsvarets utvikling – for mye tro og for lite tvil?», foredrag ved Militærmaktseminaret 2005, lastet ned 07.03.2007 fra <http://www.nupi.no/IPS/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=1933> <http://www.nupi.no/IPS/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=1933>.

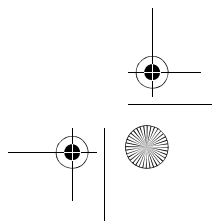
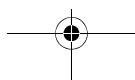


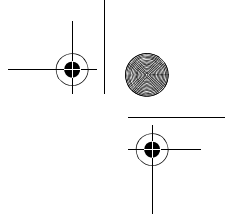
Stortinget våren 2008 med fremlegg om fastsettelse av ambisjonsnivå for kampflyflåten.¹⁰

Målet med årets luftmaktseminar er å skape debatt om kampflyanskaffelsen i bred forstand, dog med så lav profil som mulig på økonomi, gjenkjøp, industri og lignende faktorer. Vi ønsker et så militærfaglig innrettet seminar som mulig om det nye kampflyet. Vi tror det likevel – og uvilkårlig kan man kanskje legge til – vil bli tilstrekkelig fokus på andre aspekter. Her og nå skal imidlertid de militærfaglige argumentene stå i fokus.



10 Se Forsvardepartementet (2006): «Nye kampfly – prosessen videre», lastet ned 07.03.2007, fra http://www.regjeringen.no/nb/dep/fd/rydde/fd/norsk/tema/p30_006_441/Nye-kampfly-Prosessen-videre.html?id=439_144, hvor det heter at «Ambisjonsnivået for vårt kampflyvåpen vil bli drøftet og besluttet av Stortinget i forbindelse med behandlingen av neste langtidsproposisjon (2009–2012), det vil si i juni 2008. Her vil regjeringen invitere Stortinget til å bestemme hvordan vi skal bruke våre kampfly i fremtiden, og hvilke oppdrag de skal benyttes til å løse. Dette vil gi føringer for det antall fly som bør fremskaffes».





Hvorfor trenger Norge kampfly etter 2015?

Den politiske begrunnelse

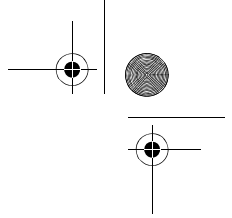
Forsvarsminister Anne-Grete Strøm-Erichsen

Innledning

Luftmaktseminaret setter hvert år søkelys på sentrale sikkerhets- og forsvarspolitiske problemstillinger. I år er det kampfly som er tema, og det er ikke noen annen enkeltsak den politiske ledelsen i Forsvarsdepartementet har jobbet mer med siden vi tok over. Vi har tatt et aktivt grep om prosessen med nye kampfly, og jeg er derfor glad for denne anledningen til å snakke om prosessen så langt.

Jeg var nylig på besøk ved Bodø hovedflystasjon, hvor jeg hadde en meget nyttig og lærerik dag på 132. luftving, og hos de to jagerflyskvadronene 331 og 332. Selvsagt er jeg imponert over våre F-16, og den kraft, fart, presisjon og muligheter som flyet byr på. Men jeg må ærlig talt innrømme at personellet – både de i luften og de på bakken – faktisk imponerte meg mer. Det er fantastisk at vi i Norge har så gode kampfly og kanskje verdens beste piloter. Dette viser at kampfly og kampflykapasitet er noe vi prioriterer høyt, og at det å ha et operativt jagerflyvåpen er viktig for et land som vårt.

La meg kort kommentere seminarets program – der både forsvarssjefen og jeg skal begrunne behovet for kampfly. Det kan, ut fra programmet, leses dit hen at det finnes en politisk begrunnelse for kampfly og en annen, militær begrunnelse. Slik er det selvsagt ikke. Min oppfatning er at det finnes én sammenfallende politisk og militær begrunnelse for at Norge trenger kampfly. Jeg tror denne delen av seminaret vil vise dette, og det kan således være nyttig å se forsvarssjefens og mitt innlegg i sammenheng. Likevel er det altså slik at regjeringen allerede har bestemt at kampfly skal være et viktig styrkeelement i fremtidens forsvar. Det er ikke mer snakk om hvorfor, men hvordan og når.

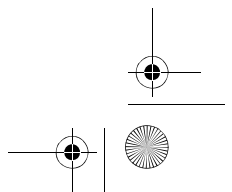
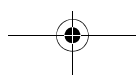


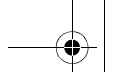
Vi må tenke nytt og se fremover

Under besøket i Bodø fikk jeg en flytur med F-16, noe som for meg var en påminnelse om å se perspektiver, om å løfte sitt blikk. Det må vi alle gjøre. Vi må se fremover, forbi neste forsvars- og sikkerhetspolitiske dalføre, over en fjelltopp som vi bare kan ane høyden på. Jeg snakker selvfølgelig om forsvarrets langsiktige utvikling, om de store grepene som må tas i dag, og om veivalg og løsninger vi tar med en rekkevidde utover det bildet vi har på netthinnen i dag. Den militære historien er mettet på fortellinger om veivalg som i ettertiden står i et komisk skjær. Dette gjelder for eksempel Sir Douglas Haig, sjefen for de britiske styrkene på Vestfronten under første verdenskrig. Haig bidro før krigen til at lansens ble gjeninnført i den britiske hær. Han skal også ha sagt at «kulesprøytene er et svært overvurdert våpen». Haig mente at det var tåpelig å tro at flymaskiner skulle kunne bli brukt i krig. Historien har fortalt oss det motsatte. Virkeligheten innhentet Sir Douglas Haig: På slutten av 1920-tallet ble lansens igjen avskaffet i den britiske hær. Den hadde da gjort sin plikt – som verktøy for briterenes populære villsvinjakt i India!

Veien mot nye kampfly krever mer enn noe annet evne til å tenke fremover. Jeg vil i dette innlegget gjennomgå viktige parametere for veien mot nye kampfly. Gjennom hele etterkrigstiden har vårt forsvar vært innrettet som en funksjon av de trusler vi har stått overfor. Dette fungerte meget vel under den kalde krigen. Etter det har imidlertid trusselbildet fått mange flere fasetter, og endringene har skjedd hurtigere. Endringer av denne karakter påvirker de spørsmålene vi stiller, og de svarene vi søker. De skaper en kompleksitet der entydige svar sjelden er gitt. Forsvaret skal utformes i et langsiktig perspektiv, og de disposisjoner vi gjør i dag vil ha effekt over en periode på 30–50 år. Når vi ser oss tilbake og spør oss selv om mulighetene til å forutsi den internasjonale utviklingen innenfor et slikt tidsperspektiv, tror jeg vi kan enes om at de var ganske begrenset. Slik er det fortsatt. Konsekvensen av dette blir at vi må bygge et forsvar som kan fange opp en rekke ulike utviklingsretninger, og så foreta fortløpende kursjusteringer.

Vi har først og fremst et forsvar for våre hjemlige utfordringer. Vi snakker om evnen til å ivareta egne grunnleggende sikkerhetsbehov. I dette ligger selvfølgelig det å bevare nasjonens territoriale integritet, men også mye mer enn det. Det dreier seg om å sikre vitale nasjonale interesser, og realisere den samfunnsutviklingen vi setter oss fore. Det dreier seg om å sikre vår fremtidige handlefrihet som selvstendig stat, og de verdier vi alle setter høyt.



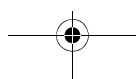
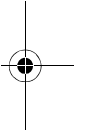
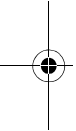


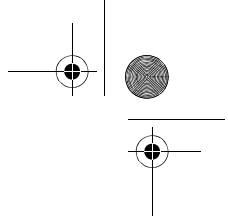
Nordområdene

Når det er tale om hjemlige utfordringer, kan vi ikke unngå å nevne nordområdene. Vi har i dag ingen militær trussel mot vårt territorium, men nordområdene er likevel fortsatt strategisk viktige, ikke bare for Norge, men også i en internasjonal kontekst. Regjeringens satsing på nordområdene er tydelig, og kjennetegnes av en helhetlig og langsiktig tenkning. Som vi sier i Soria Moria-erklæringen: «Ivaretagelse av norske økonomiske, miljømessige og sikkerhetspolitiske interesser i nord skal prioriteres høyt og sees i nær sammenheng.» Det handler om forvaltning av ressursene i havet, om miljøvern og om bærekraftig utvikling. Det handler om livskraftige lokalsamfunn og en helt ny vekst i næringslivet. Og ikke minst handler det om utvinning, foredling og transport av områdets forventede olje- og gassforekomster.

I tillegg får energispørsmål en stadig mer fremtredende plass på den internasjonale agendaen, ikke bare i økonomisk forstand, men også sikkerhetspolitisk. Svært mange av verdens petroleumsrike områder er samtidig preget av konflikt og ustabilitet. Sikre energileveranser vil derfor i fremtiden kunne være et av Norges viktigste komparative fortrinn i internasjonal sammenheng – vel å merke dersom vi forvalter våre interesser på en klok måte. De betydelige forekomstene av olje og gass i nordområdene vil kunne bidra til en langsiktig og sikker energiforsyning til Europa og USA. Det er nettopp disse forekomstene som er en av hovedårsakene til den økte internasjonale interessen for nordområdene. Og den trenden er igjen en del av endringene i våre strategiske omgivelser, både i økonomisk og sikkerhetspolitisk forstand.

Det er heller ikke til å komme bort fra at dagens Russland fremstår på en helt annen måte enn landet gjorde i det første tiåret etter den kalde krigens slutt. Dagens Russland er en selvsikker energistormakt som har betalt ned sin utenlandsgjeld. Staten spiller igjen en dominerende rolle i samfunns- og næringsliv, og forsvaret styrkes i takt med den sterke økonomiske veksten. Vi må imidlertid ikke forveksle de utfordringene dette stiller oss overfor med truslene fra den kalde krigen. Derfor blir heller ikke den kalde krigens store mobiliseringsforsvar svaret på morgendagens forsvarspolitiske utfordringer. Det vi trenger er et fleksibelt innsatsforsvar med et robust nærvær der vi som nasjon tydelig markerer våre interesser, særlig i nordområdene. Et tydelig militært nærvær i perioder med lavspenning gjør også at vi ikke tvinges til en betydelig styrkeoppbygging dersom spenningsnivået skulle stige. Et tydelig militært nærvær er et viktig politisk signal, både innenfor og utenfor våre grenser – et signal om at vi mener alvor med våre strategiske prioriteringer i nordområdene.





Internasjonale operasjoner

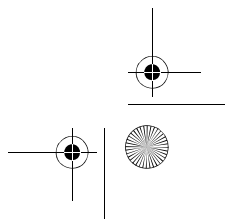
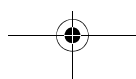
Norges hjemlige interesser er tett forbundet med de interessene og det ansvaret vi har internasjonalt. Interesser, enten det er økonomi, miljø eller sikkerhet, må sees i en global sammenheng. Det gjelder også vårt ansvar for å bidra til å skape en bedre verden for alle. Norge er tjent med at internasjonale sikkerhetsutfordringer løses innenfor en bred konsensus, basert på prinsippene i FN-pakten, og gjennom forankring i folkeretten. Det er nettopp derfor regjeringen arbeider for et kraftig styrket FN. Vi vil ha et verdenssamfunn med spilleregler som følges, og hvor internasjonal rett og grunnleggende menneskerettigheter respekteres. Deltakelse i internasjonale fredsoperasjoner er en del av arbeidet med å skape et slikt verdenssamfunn. Og nettopp innen fredsbygging vet vi at Norge kan spille en viktig rolle, hvor den effekten vi oppnår er mye større enn vårt lands størrelse tilsier. Det er regjeringens ambisjon å være en viktig aktør i internasjonale operasjoner, og vi ønsker å styrke evnen til å opprettholde slike styrkebidrag over tid.

Regjeringen har særlig ønsket å øke Norges deltakelse i FN-ledede operasjoner. Det har vi gjort gjennom vår deltakelse med MTB-ene i UNIFIL 2 utenfor Libanon, og gjennom at vi klargjør for et bidrag til en eventuell FN-styrke i Darfur i Sudan. Innenfor den globale rammen som legges av FN, utgjør Nato hjørnesteinen i vår sikkerhets- og forsvarpolitikk. Vi vil arbeide for at Nato forblir relevant og ivaretar sikkerheten for medlemslandene, og samtidig bidrar til å løse internasjonale utfordringer. I dag er ISAF-operasjonen i Afghanistan Norges største internasjonale militære engasjement.

Norge er avhengig av et forpliktende alliansesamarbeid med andre nasjoner. Likevel må vi ta inn over oss at alliansesamarbeidet ikke fratrar oss forpliktelsen til å holde oss med et nasjonalt forsvar som kan ivareta nasjonens interesser – både i forhold til kriser som kan oppstå på kort sikt, men også i et meget langsiktig perspektiv. Regjeringen legger vekt på å utvikle et forsvar som er innrettet for å verne om og ivareta våre sentrale interesser nettopp i et langsiktig perspektiv, et fleksibelt forsvar som kan håndtere et bredt spekter av ulike oppgaver, både hjemme og ute.

Behovet for kampfly – mange gode formål

Til syvende og sist er det nok likevel Forsvarets rolle knyttet til å hindre krig og konflikt i vårt eget nærområde, samt til det å sikre våre nasjonale interesser, som er avgjørende for det norske folks vilje til å bruke mange milliarder





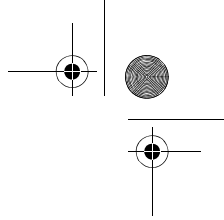
kroner på et militært forsvar. Det gjelder selvsagt også kostnader til kampfly. Og nettopp våre egne, hjemlige utfordringer er årsaken til at regjeringen har besluttet at vi skal ha en kampflykapasitet også i vårt fremtidige forsvar. Vi kunne nok levd med at andre nasjoner sørget for kampflykapasiteten i internasjonale operasjoner, men vi kan definitivt ikke basere oss på andre nasjoner alene for å ivareta norske interesser i Norges nære interesseområder. Deri ligger selve rasjonale for vår fremtidige kampflykapasitet. Evnen til å bidra internasjonalt kommer som en bonuseffekt av vår nasjonale satsing.

Hvorfor skal vi ha kampfly?

Svaret på spørsmålet om hvorfor Norge skal ha kampfly finner vi først og fremst i vår særegne topografi, de store avstandene og vår langstrakte kyst. På grunn av landets geografiske beliggenhet, våre ressursrike havområder og uavklarte maritime grensespørsmål, har vi i større grad enn mange andre europeiske stater behov for å sikre selvstendig suverenitetshåndhevelse, myndighetsutøvelse, samt et nasjonalt handlingsrom i en krisesituasjon. Dette vil være spesielt viktig i nordområdet, hvor et fravær av norske militære enheter lett vil bli oppfattet som manglende ambisjoner i området fra norsk side.

Landets jurisdiksjonsområde til havs er om lag seks til syv ganger så stort som norske landområder. Over begge områdene er det luftrom der det er aktuelt for kampfly å operere. Skal man ha en militær ambisjon på bakken og i havområdene våre, må man også ta hensyn til det enorme «området» som ligger over disse – nemlig luften. Kampfly er den strategiske kapasitet som gir handlefrihet også på overflaten, idet kontroll i luften vil muliggjøre sjø- og landbaserte operasjoner. Moderne og teknologisk avanserte plattformer er nødvendige for å bidra til at Forsvaret kan løse sine oppgaver, blant annet for å kunne overvåke de store havområdene i nord på en effektiv måte, men ikke minst også for raskt å kunne reagere på og håndtere oppdukkende situasjoner. Dette er også grunnen til at Norge opprettholder fokus på «high-end» sjø- og luft-kapasiteter, som moderne fregatter og kampfly. Og det er jo nettopp derfor vi satser på en modernisering av alle forsvarsgrener, og ikke minst et moderne kampflyvåpen. Regjeringen mener at den kapasiteten kampflyet representerer er et helt sentralt element i Norges fremtidige forsvar.

Når vi er så tydelige på at vi trenger en kampflykapasitet, er det fordi vi erkjenner at moderne militære operasjoner nesten uten unntak hviler på evnen til å sikre en rimelig kontroll av luftrommet, enten operasjonene dreier seg om å hevde norsk suverenitet, eller å sikre freden i et konfliktområde på den andre



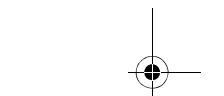
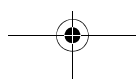
siden av jordkloden. Den som kontrollerer luftrommet setter på mange måter premissene for striden på bakken eller på sjøen. Fra luften kan man overvåke land- og sjøterritoriet, man kan raskt føre frem styrker fra ett område til et annet, og man kan effektivt levere våpen. Luftmakten har også en åpenbar avskrekkingseffekt. Har vi et sterkt og operativt kampflyvåpen, vil dette i seg selv kunne hindre andre i å utfordre vår suverenitet.

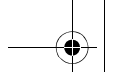
I tillegg kommer en problemstilling som særlig ble aktualisert etter angrepene på USA 11. september 2001, nemlig «terror fra luften», det vil si såkalte «renegade»-situasjoner. Det er bare Forsvaret med sine kampfly som har evnen til å bekjempe denne typen terror, dersom den skulle oppstå. Forsvaret er gitt et overordnet ansvar for å håndtere terrorsituasjoner som kun kan løses ved bruk av Forsvarets kampfly. Et moderne kampflyvåpen vil dermed kunne være av stor betydning for samfunnets sikkerhet også i en slik situasjon. Imidlertid viser de senere års erfaringer tydelig at luftmakten i begrenset grad kan løse utfordringer eller forhindre virksomhet på landjorden, særlig der motstanderen bruker asymmetriske virkemidler.

Et balansert forsvar

Selv om regjeringen tydelig har signalisert behovet for å videreføre en norsk kampflykapasitet, vil jeg understreke at vi i den sammenhengen ser kampfly som en del av en samlet, balansert, nasjonal forsvarsevne. Kampfly alene er ikke nok til å utgjøre et adekvat forsvar for et land som Norge. Vi må sørge for at kampflyanskaffelsen ikke uthuler de øvrige delene av forsvarsstrukturen. Regjeringen ønsker å legge til rette for en langsiktig bærekraftig utvikling av Forsvaret, med en sunn balanse mellom de ulike oppgavene og sammensetningen av virkemidlene.

Det at vi har et forsvar her hjemme, gjør at vi også kan delta i internasjonale operasjoner. Vi ser daglig virkningen av globaliseringen i vår egen hverdag, og internasjonal fred og sikkerhet knyttes stadig nærmere til vår egen. De siste tiårene har lært oss at disse globale utfordringene ikke kan løses av enkeltnasjoner alene, men krever internasjonale og flernasjonale løsninger. Luftforsvaret har også, gjennom det siste tiåret, tatt et betydelig skritt inn i pågående internasjonale operasjoner. Det er nesten ikke den del av forsvarsgrenen som ikke har blitt satt på prøve utenfor landets grenser. Det har Luftforsvaret grunn til å være stolte av. Fra helikoptrene i Libanon og på Balkan til kampflyene over Afghanistan og Orion-flyene over Middelhavet, har Luftforsvaret etterlatt seg et omdømme karakterisert av profesjonalitet, innsatsvilje og



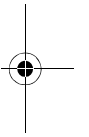
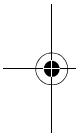


resultater. Dette får jeg stadig bekreftet fra mine kolleger i andre Nato-land, og i det militære kommandoapparatet jeg møter.

Vi vet av erfaring at kampfly vil være viktige bidrag også til internasjonale fredsoperasjoner. Fordi kampfly har høy reaksjonsevne og en evne til raskt å forflytte seg over store avstander, er dette en mobil og fleksibel kapasitet. Jeg har selv sett den tryggheten som vissheten om at fly kan komme til unnsetning i kritiske situasjoner har gitt til soldatene på bakken i Afghanistan.

Prosessene videre

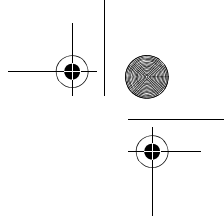
Regjeringens prinsippbeslutning fra desember 2006 om en langsiktig videreføring av norsk kampflykapasitet vil gi grunnlag for å styrke norsk sikkerhet i lang tid fremover. Beslutningen innebærer at all tvil om nødvendigheten er ryddet av veien. Beslutningen var basert på et omfattende arbeid som har pågått i to år. Prosessen i tiden som kommer innbefatter valg både av flytype og antall fly. Prosessen vil være kompleks og må ta hensyn til en rekke forhold. Vi holder muligheten åpen både for nye kampfly og en videreføring av våre nåværende F-16 gjennom en levetidsforlengelse. Gjennom de forstudier som er gjort, er det mye som tyder på at en levetidsforlengelse av F-16 vil være det minst økonomisk lønnsomme alternativet. Dette vil jo uansett bare utsette nyinvesteringen i noen år. Det er viktig at vi har et solid og objektivt beslutningsgrunnlag, noe Forsvarsdepartementet legger avgjørende vekt på. Ikke minst må militære hensyn og operative krav også tillegges stor vekt, i tillegg til de industripolitiske.



Krevende utredninger

I forrige uke undertegnet jeg produksjonsavtalen med amerikanske myndigheter knyttet til Joint Strike Fighter, eller Lightning II, som flyet nå heter. Forsvarsdepartementet er samtidig godt i gang med å forhandle fram utviklingsavtaler også med det europeiske Eurofighter, og med SAAB og svenske myndigheter knyttet til JAS Gripen. Alle de tre flytypene er under utvikling. For at vi skal kunne sammenligne kandidatene er det viktig å følge tett med i utviklingen hos alle leverandørene. Avtalene skal sikre oss kontinuerlig informasjon om flyenes operative egenskaper, og gi oss viktig kunnskap om drift og vedlikehold. Avtalene vil også gi oss mulighet til å påvirke utviklingen. Dette er avgjørende faktorer når vi skal velge flytype. Regjeringen er opptatt av at de tre kampflyleverandørene forstår at vi ikke har valgt flytype, og at vi vil opp-





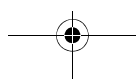
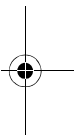
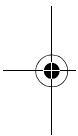
rettholde en reell konkurransesituasjon frem til valget tas. Etter planen skal dette skje i 2008. Når regjeringen har behandlet saken, vil den forelegges Stortinget for endelig beslutning.

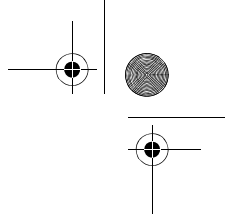
Alle tre fremstår som gode og fremtidsrettede kandidater. Alle tre oppfyller de konseptuelle kravene i forhold til stridseffektivitet, industrielt samarbeid og ivaretagelse av nasjonale og internasjonale forpliktelser. Ingen av de tre er imidlertid ferdig utviklet i den versjonen som vil være aktuell for Norge. Produzentene har nå en svært krevende og viktig oppgave foran seg med å skaffe til veie datagrunnlag som vi kan anvende i våre studier og som kan hjelpe oss til å gjøre et godt valg. Det gjenstår mye arbeid for alle leverandørene før de er i stand til å beskrive med presisjon hvilke produkt de kan tilby. Vi har også en viktig jobb foran oss. Selv om alle kandidatene ser ut til å innfri de grunnleggende kravene som Forsvaret stiller til fremtidig kampflykapasitet, er det ingen tvil om at flyene vil få ulike kvaliteter. Alle er ikke like gode på alt.

Et kampflys egenskaper

For regjeringen er det først og fremst viktig at det flyet vi velger blir et nyttig verktøy for norsk sikkerhet i lang tid fremover. De avgjørelsene vi nå skal ta vil få langvarige følger for Forsvarets evne til å løse sine oppdrag. Det viktigste kriteriet for valg av fremtidig kampfly for Forsvaret vil være fleksibilitet til å kunne løse det som blir Forsvarets fremtidige oppgaver. La meg bare minne om at vi selv noen måneder før Berlinmurens fall faktisk ikke maktet å forutse hva som skulle skje, og var det noen som for ti år siden kunne tenke at norske kampfly skulle operere over golde fjell- og ørkenområder på den andre siden av jordkloden? Ingen av oss kan forutse hva slags oppgaver norske kampfly må kunne løse om 10 eller 50 år. Derfor blir fleksibiliteten og utviklingspotensialet i kampflyet så avgjørende.

Det er naturligvis også umulig å forutsi våre nasjonale sikkerhetsutfordringer langt frem i tid. Selv om det i dag ikke er noen direkte militær trussel mot vårt territorium, har vi mye som er verdt å forsvare. Dette gjelder våre verdier og vårt levesett, den infrastrukturen og de naturressursene vi forvalter, og de internasjonale kjørerreglene vi ønsker å fremme. Som jeg har søkt å belyse, er det i de ressursrike nordområdene, regjeringens viktigste strategiske satsingsområde, at vi også finner den viktigste begrunnelsen for å ha en selvstendig kampflykapasitet. Norske myndigheter må ha evne til å hevde nasjonal suverenitet og vise at vi kan være til stede med våre virkemidler når det behøves.





Reaksjonsevne, fleksibilitet og presisjon er egenskaper ved kampflyet som gjør det til et helt unikt og sentralt redskap når Forsvarets oppgaver skal løses. Kampfly er det viktigste virkemiddelet for å hevde norsk suverenitet i luften. I en krisesituasjon må Norge ha relevante verktøy for å opprettholde vår egen handlefrihet. En troverdig kampflykapasitet vil være et vitalt element for å håndtere en nasjonal krise, men jeg understreker at dette må skje i samvirke og i samarbeid med andre deler av Forsvaret. Derfor er også evnen til å støtte Hæren og Sjøforsvaret viktige elementer i vurderingen. Evnen til informasjonsinnhenting er et annet viktig element i vurderingen.

Luftoperasjoner er komplekse og foregår i høyt tempo, og de kan iverksettes på svært kort varsel. Det er derfor et viktig kriterium at våre fly kan samvirke med allierte og partnere. Dette gjelder operasjoner både i Norge og i utlandet. Styrkene må således være samtrente og flyene må teknisk sett kunne operere sammen. Vektingen av kampflyenes ulike oppgaver er noe vi vil komme tilbake til i det videre arbeidet.

Flernasjonalt samarbeid

Både globaliseringen og det faktum at økonomien setter begrensninger for de fleste land, har satt et mer forpliktende alliansesamarbeid på agendaen. Mange forhold tilsier langt mer integrerte samarbeidsløsninger landene imellom i fremtiden, noe vi fortsatt vil arbeide for der det måtte være hensiktsmessig. Regjeringen vil legge vekt på de muligheter og fordeler som flernasjonalt samarbeid gir ved slike anskaffelser. Ved å samarbeide med land som opererer med samme flytype som oss, kan vi oppnå betydelige fordeler. Gjennom F-16-epoken har Norge hatt svært godt utbytte av samarbeidet med andre brukere av denne flytypen.

Dette samarbeidet har gitt innsparing og kvalitetsøkning i alle faser av kampflyets levetid, fra anskaffelse, oppdateringer, drift og vedlikehold til operativt samarbeid i krevende situasjoner. Videreutvikling av et slikt samarbeid, med gamle eller nye samarbeidspartnere, vil kunne gi oss enda mer for pengene. Når det gjelder vår fremtidige kampflykapasitet, er det åpenbart at vi må snu hver stein for å forvise oss om at det kan finnes hensiktsmessige flernasjonale løsninger både når det gjelder anskaffelse, operasjoner, trening og logistikk.





Industriavtaler

Det finnes en annen, helt sentral side ved en eventuell kampflyanskaffelse, som regjeringen også har viet stor oppmerksomhet: den industripolitiske siden. Norges økonomiske situasjon er i dag sunn, og arbeidsløshet er nesten ikke-eksisterende. Men dette kan vi ikke bruke som en sovepute. Vi ønsker lengre perspektiver på norsk industri- og næringsutvikling. Det er viktig at vi bruker den nåværende fordelaktige finansielle posisjonen til å forberede norsk industri på tiden etter at olje- og gassalderen er forbi. Vi vil unngå å komme i en situasjon der vi våkner opp til sjokket av ikke å ha forberedt oss til en ny økonomisk virkelighet.

Et kampflykjøp skal bidra til å styrke konkurranseevnen til norsk industri. Dette er ikke selvsagt, eller noe som kommer av seg selv. Dette er først og fremst mulig dersom man fører en aktiv politikk, noe denne regjeringen gjør. Derfor har vi tatt grep om kampflyprosessen fra dag en. Det er viktig å utnytte den sterke dynamikken mellom Forsvaret, fagmiljøene og næringer. Vi vil arbeide for å sikre norske arbeidsplasser og heve norsk kompetanse. Dette er viktig for at vi skal kunne styrke mulighetene for norsk forsvars- og sikkerhetsindustri i det internasjonale markedet. Nettopp derfor har vi lagt vekt på at et kampflykjøp skal gi noe tilbake til norsk industri. Dette er aktiv næringspolitikk.

Parallelt med myndighetsavtalene arbeider regjeringen derfor direkte med de tre leverandørene. Gjennom å involvere norsk industri tidlig i utviklingsprosjekter, ønsker vi generelt å oppnå langsiktig industriell kompetanseheving og verdiskaping i Norge. En tidlig involvering i kampflyprosessen vil bidra til at norsk industri sikres nye muligheter i prestisjetunge høyteknologiske prosjekter. Industriavtalene vil derfor være et viktig verktøy i regjeringens arbeid frem mot kampflyvalget. Gode, forpliktende avtaler vil gi positive effekter over flere tiår, både direkte i forhold til produksjon for den aktuelle klampflyleverandøren, og indirekte gjennom den adgang til markedet en slik avtale gir.

Fortsatt konkurranse

Det er viktig å understreke at når vi har undertegnet en produksjonsavtale med en av kandidatene, betyr ikke dette at regjeringen allerede har bestemt seg for hvilket fly vi skal velge, tvert imot. Produksjonsavtalen med JSF var en nødvendig forutsetning for at flyet fortsatt skulle være en reell kandidat. Valg



av flytype skal først skje neste år. Uten å ha gått videre i produksjonsfasen av JSF ville vi i praksis ha valgt bort den amerikanske kandidaten. Vi ville fått en atskillig mindre gunstig pris og vært uten innflytelse på flyets utforming. Det ville dessuten vært langt vanskeligere å få bestilt fly til det tidspunktet som passer Norge. Uten å gå videre i produksjonsfasen ville vi også sagt fra oss den muligheten vi nå har til å legge til rette for industriavtaler.

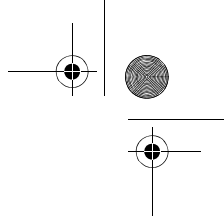
Regjeringen legger vekt på at det norske samfunnet skal ha utbytte av en så stor samfunnsinvestering som et kampflykjøp innebærer, også utover den verdi investeringen tilfører som et helt nødvendig element i Forsvaret og som verktøy for norsk sikkerhet. Her er det ingen tvil om at regjeringens politikk har vært viktig. For å bruke forbrukerspråket: Vi gikk inn i «kampflybutikken» på nytt, og vi stilte spørsmål ved både pris og øvrige vilkår. Dette har allerede gjort at Norge med sikkerhet vil få mye mer kampfly igjen for pengene, og det har gjort at vi oppnår utvikling av kompetanse og nye markeder for norsk industri. Regjeringen ønsker tilsvarende industriavtaler for alle kandidatene. Vi er i gode forhandlinger med produsentene både av Eurofighter og JAS Gripen. Uavhengig av fremtidig flytype vil deler av produksjonen av vårt fremtidige kampfly dermed kunne finne sted i Norge.

Forholdet til kandidatlandene

På samme måte som alle kandidatene tilfredsstiller Forsvarets grunnleggende operative krav, tilfredsstiller alle kandidatene viktige internasjonale samarbeidslinjer for Norge. Alle de tre kampflyprodusentene representerer viktige alliansepartnere og samarbeidsland for Norge. Regjeringen er meget bevisst på at Norges forhold til alle kandidatenes hjemland skal være godt og at det ikke skal forringes av vårt valg. Vi ønsker å videreutvikle vårt nære forhold både til våre nordiske naboer, til det europeiske fellesskapet og til våre transatlantiske allierte.

Avslutning

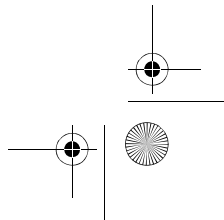
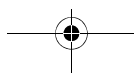
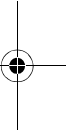
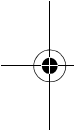
En kampflyinvestering vil være stor, og prosjektet tiltrekker seg mye oppmerksomhet. Det vitner også luftmaktseminarets brede behandling av temaet om. Det er betryggende når en tar i betraktning at beslutningen som vi skal fatte kommer til å ha konsekvenser for mange – i mange år fremover. Derfor må vi se fremover og ikke bakover når vi diskuterer dette temaet. Selv om det er viktig å lære av historien, er det også viktig å rive seg løs fra tradisjon og vane-

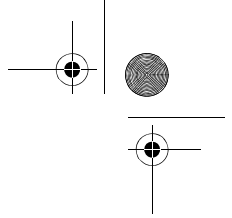


GILs Luftmaktseminar 2007

tenkning. Vi må forsøke å flytte oss mentalt 50 år frem i tid og basere avgjørelsen om nye kampfly på hva vi tror vi kan komme til å gjøre, ikke hva vi før har gjort.

Vi må bidra til at rekken av kommende forsvarsministre, forsvarssjefer, og ikke minst offiserer og soldater, får et nyttig redskap for å bidra til å ivareta både norsk sikkerhet og den internasjonale rettsorden i årene som kommer.





Hvorfor trenger Norge kampfly etter 2015?

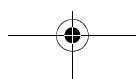
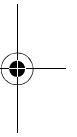
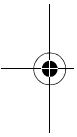
Den militære begrunnelse

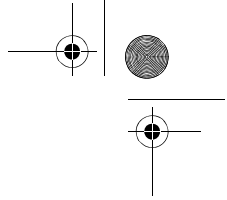
Forsvarssjef, general Sverre Diesen

La meg begynne dette innlegget med at det ikke er noen eksplisitt militær begrunnelse for nye kampfly som skiller seg fra den politiske begrunnelsen. Sånn sett kan det kanskje virke som om mitt innlegg bare vil spinne videre på en plate som allerede er spilt, men jeg vil likevel forsøke å ekspandere noen av de begrunnelsene statsråden var inne på, i et forsøk på å besvare spørsmålet «hvorfør kampfly?». Jeg er klar over at mitt innlegg av den grunn og i denne sammenhengen nærmest kan karakteriseres som «preaching to the converted», som det heter på engelsk. Jeg tror likevel at det kan være greit å gi et innblikk i hvilken begrunnelse jeg bruker også i andre miljøer når jeg forfekter nødvendigheten av kampfly. Jeg skal også forsøke å si noe om hvilke krav vi stiller til neste generasjons kampfly, før jeg avslutningsvis skal snakke litt om betydningen av flernasjonale løsninger på dette området, noe som er en konsekvens av det vi kaller «kritisk masse»-problematikk.

La oss begynne med hvilken mulighet kampflyene gir for situasjonsforståelse. Se for deg en situasjon hvor det er nødvendig å skaffe til veie en mest mulig fullstendig og utfyllende situasjonsforståelse i nordområdene. Fra en flyplass i Nord-Norge vil et kampfly ved hjelp av et moderne sensorapparat i løpet av meget begrenset tid skaffe til veie informasjon i så å si hele det norske interesseområdet i nord. Det er antagelig ingen annen plattform som vil kunne bringe til veie denne situasjonsforståelsen, og dermed dette beslutningsgrunnlaget, på så kort tid.

Går vi videre og ser på en situasjon hvor det er oppstått en krise, er min påstand at en stat eller regjering som ikke er i stand til å hevde suverenitet i eget luftrom, den har berøvet seg selv ikke bare praktisk handlefrihet, men også utsatt seg for alvorlige psykologiske konsekvenser. Hvis vi ser for oss en situasjon hvor våre besluttede politiske myndigheter sitter samlet for å håndtere en krise, for eksempel at norsk luftrom utfordres på Svalbard, uten at vi kan gjøre noe for å hindre det. Hva slags situasjon har denne regjeringen da satt seg selv i? Som sagt har dette åpenbare praktiske konsekvenser, men mitt

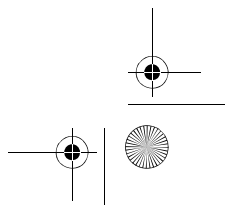
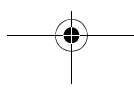




poeng er at denne situasjonen også har avgjørende psykologiske konsekvenser. Disse konsekvensene vil selvsagt gi seg til kjenne hvis handlingen virkelig skulle inntreffe, men de vil også være åpenbare på forhånd, gjennom vissheten om at en potensiell motstander *kan* foreta seg dette uten at vi kan gjøre noe med det. Denne vissheten vil i seg selv være nok til å forrykke den psykologiske, og dermed også den politiske balansen.

La oss nå si at vi står foran en enda større utfordring, en såkalt asymmetrisk trussel. Spørsmålet er om jagerfly kan være relevante i forhold til en slik utfordring. Ja, det kan de. De ikke bare *kan* være relevante, de *vil* være det, fordi en trussel av asymmetrisk art ikke består av én enkelt trussel i isolasjon. I de scenariene vi planlegger ut fra, ser vi for eksempel for oss en trussel som består av en kombinasjon av kapring av en oljeplattform med et ilandføringsanlegg, et containerskip lastet med en skitten bombe 30 timer unna plattformen, samt en gisselaksjon på ilandføringsanlegget. Etter at en slik situasjon er etablert, kan vi videre tenke oss et scenario hvor det kommer en trussel til norske myndigheter om at hvis noen nærmer seg et av disse punktene, vil gislene bli drept. Kravet kan være at Norge i løpet av 30 timer må endre sin politikk i en eller annen retning i en eller annen sammenheng. Tidskravet tilsvare seilingstiden til fartøyet. Hvis ikke, vil trusselen gjennomføres. I en slik situasjon, altså en asymmetrisk trussel av alvorlig art, vel definert innenfor Forsvarets ansvarsområde, vil kampfly være et helt nødvendig element på linje med en rekke andre militære innsatsfaktorer hvis man skal kunne mestre denne situasjonen og gi politiske myndigheter handlefrihet til å kunne beherske en slik utfordring.

Den siste utfordringen jeg vil nevne, er den aller største og tyngste utfordringen vi kan tenke oss, nemlig det jeg vil kalle den konvensjonelle restutfordring. En militær konflikt reflekterer alltid dens politiske hensikt, dens politiske og strategiske ambisjonsnivå og formål. Det betyr at hvis man kjenner det politiske ambisjonsnivået, kan man derivere frem hvordan den militære kampanjen antagelig vil arte seg. Den type konflikt vi var truet av under den kalde krigen, var verdensomspennende og eksistensiell, men dette er en trussel som nå er borte. Resttrusselen er altså ikke den samme kald krigstrusselen med litt lavere sannsynlighet. Den er en type trussel som vil tjene helt andre politiske formål og derfor vil ha en helt annen militær signatur. Disse konfliktene vil antagelig bli ført med andre militære virkemidler, med helt andre parametre i tid og rom, styrkeinnsats og en rekke andre forhold. Igjen er min påstand at det vil ikke være mulig å beherske en slik situasjon uten å ha et moderne kampflyvåpen til disposisjon.

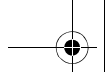




På grunnlag av dette vil jeg se litt nærmere på hva slags militære aksjoner og mål det vil være nødvendig å rette seg inn mot i fremtiden, for å understreke at det ikke vil være mulig å klare seg uten et moderne kampflyvåpen. I det foregående har jeg lagt stor vekt på at det i det store og hele er de nasjonale behovene som dikterer behovet for et nytt jagerfly. Når det gjelder de internasjonale operasjonene, vil vi likevel ha muligheten til å kunne bidra med kampfly i fellesskap med våre allierte eller samarbeidspartnere, og igjen viser kampflyene sine allsidige og verdifulle egenskaper. Jeg ønsker å minne om at når krigen i Afghanistan fortsatt er en liten krig, så er det nettopp Natos uinnskrenkede luftherredømme som gjør det mulig å greie seg med det som, landets og utfordringens størrelse tatt i betraktning, er et beskjedent antall styrker. Dette hadde ikke vært mulig hvis ikke Nato hadde hatt en helt overlegen luftmakt til disposisjon, noe som nettopp gjør det umulig for motparten å trappe opp til en konvensjonell bruk av makt. Taliban har som kjent forsøkt dette en gang, og det gikk ikke bra. Prøver de det en gang til, vil det ikke gå dem veldig mye bedre. Det er luftmakt som på denne måten sørger for at det som tross alt er en liten krig, forblir en liten krig.

Jeg vil likevel minne om at intet våpensystem kan stå alene. Hvis vi går tilbake til Kosovokrigen, var den serbiske hæren innledningsvis organisert som moderne eller relativt moderne enheter, det vil si kraftsamlet for å oppnå stor slagkraft. Etter Natos trussel om bruk av luftmakt spredte imidlertid de serbiske enhetene seg utover og gjemte seg i låver, høystakker, under bruer eller hvor de nå enn kunne skjule seg, med den hensikt å redusere sårbarheten i forhold til en overlegen luftmakt fra Natos side. Det kunne de gjøre fordi det ikke fantes noen landtrussel. Nato hadde på forhånd avskrevet bruken av landmakt, og serberne kunne derfor i stedet sende sine paramilitære pøbler inn i Kosovo for å massakrere, myrde og fordrive de etniske albanerne. Luftmakten alene var altså relativt sett lite effektiv, og det tok lang tid å få Serbia til å oppgi sine ambisjoner i Kosovo.

Mitt poeng er at om Nato samtidig hadde truet med landmakt, hadde serberne ikke kunnet foreta denne spredningen av sine styrker. Da hadde de måttet beholde sine hærforband intakt for å kunne møte en landtrussel. De ville dermed måttet åpne seg for luftmakt. Poenget med å true med effektiv landmakt var altså ikke primært å bruke den, men snarere å opprettholde sårbarheten for luftmakt, og omvendt. Hadde serberne valgt å fortsette å beskytte seg mot luftmakten, ville de i stedet lagt seg åpne for landmakten. Militære maktmidler har den egenskapen at de er komplementære av natur. Uansett hvor begeistret man kan bli for kampflyenes helt utvilsomme og meget viktige egenskaper, er det derfor viktig med en balanse i triangelet land-luft-sjø.

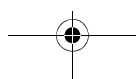


For å oppsummere det militære rasjonalet, vil jeg si at kampfly er en av meget få militære plattformer som gir et land en selvstendig, strategisk kapasitet. Forskjellen på et forsvar med og uten kampfly er en strategisk dimensjon alene. Det kan man ikke si om alle andre systemer, plattformer eller kapasiteter. Tok vi rørtilleriet fra Hæren, ville Hæren fortsatt være en hær. Tok vi kampflyene fra Luftforsvaret, eller rettere sagt, tok vi kampflyene fra Forsvaret, ville vi ikke lenger snakke om det samme Forsvaret. Dette er en egenskap kampflyene deler med noen få andre plattformer, og hvis jeg skal nevne en av de andre, må det være ubåtene. Nærværet av selv kun én eller to undervannsbåter forrykker faktisk gjennomførbarheten av ethvert sjømilitært foretagende helt markant, selv om de er alene og selv om de foretar seg meget lite. Det vi legger stor vekt på i den kommende forsvarsstudien er nettopp å identifisere, skjerm og videreføre de plattformene som har akkurat denne egenskapen, ettersom disse egenskapene vil bli umåtelig viktige fremover, og viktigere jo mindre vi er. Plattformer med disse egenskapene er nemlig noe enhver annen aktør må forholde seg til.

Vi har tidligere vært inne på evnen til å utøve luftmakt i nasjonalt luftrom i kritesituasjoner. Dette er helt vitalt for den politiske handlingsfrihet, og krever et kapabelt kampflyvåpen. Med andre ord – det å hevde suverenitet er i seg selv ingen mindre krevende oppgave enn det å forsvare luftrommet mot et overlagt angrep. Men der hvor motparten allerede har bestemt seg for å bruke makt, er evnen til å hevde suverenitet med et annengenerasjons eller annenrangs kampfly omtrent likestilt med mord på pilotene og de som skal operere materiellet. De som ble sendt opp fra Fornebu 9. april 1940 med Gloster Gladiator todekkere, imponerte ikke pilotene i Messerschmittene som kom den andre veien.

Likevel har vi en problemstilling knyttet til behovet for balanserte kapasiteter. Det er særdeles viktig at vi beholder en symmetri mellom forsvarsgrenene, gjennom at vi ser at ambisjonsnivået på land, til sjøs og i luften står i et rimelig forhold til hverandre. Det er faktisk slik at tok vi bort kampflyene, så kunne vi like gjerne oppgi å ha store overflatefartøyer, og vi kunne oppgi å ha mobile hærforband. Da kunne vi like gjerne si at ambisjonsnivået på havet ville være å utføre Kystvaktens tradisjonelle oppgaver, mens ambisjonen på land ville være dekket av Heimevernet eller en eller annen form for *gendarmmeri*. Hvis det hadde vært tilfelle, og det er det heldigvis ingen ting som tyder på, har vi allerede gjort noen formidable feilinvesteringer.

Det er videre også slik at kampflyene er en ekstremt anvendbar plattform, også på en rekke andre taktiske oppdrag langt nede i konfliktspekteret. Da tenker jeg i første rekke på bruk av sensorene for å etablere situasjonsfor-



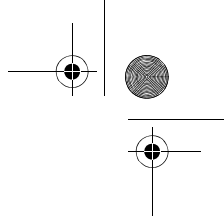


ståelse, i tillegg til det som på engelsk omtales som «show of force», nemlig det å signalisere evne og vilje til militær maktbruk med en kapabel plattform, en plattform som i seg selv er et instrument for politikken.

Hvilke krav skal vi så stille til et nytt kampfly? En liten styrke som det norske Forsvaret jo er, krever multirollekapasitet. Vi er for små til å ha noen luft-til-luft-skvadroner og noen luft-til-bakke-skvadroner, slik større land kan. Dette forholdet gir i seg selv en dyrere plattform, fordi det er kostnadsdrivende. Det er altså dyrt å være liten, blant annet fordi dette krever flerrolle-piloter, som i seg selv er dyrere å trene. Med andre ord øker enhetskostnadene per fly, rett og slett som en konsekvens av at vi er så små. Totalkostnaden blir selvfølgelig mindre, men enhetskostnaden blir større som konsekvens av at vi er så små og er avhengige av multitrollefly.

Vi må også tenke på at det vi kjøper skal være interoperabelt, så vel nasjonalt som internasjonalt; nasjonalt i forhold til de øvrige forsvarsgrenene, internasjonalt i forhold til andre lands luftforsvar og for så vidt også styrker for øvrig. Videre må dette være gjennomgående fra kommunikasjon til våpenutrustning. En annen viktig faktor er langtidsperspektivet, noe som er overmåte viktig og som jeg stadig minner om: Skal vi gjøre denne typen gigantinvestering, må vi være sikre på at vi ikke bare har råd til anskaffelsen, men at vi også har råd til driften og oppgraderingene i hele systemets levetid. Det er av hensyn til disse store og ekstremt kostnadskrevede prosjektene, som for eksempel fregattprosjektet, at vi er så opptatt av forutsigbarhet når det gjelder kjøpekraftens utvikling i forsvarsbudsjettene, slik at vi unngår å gjøre investeringer som er samfunnsøkonomisk meget uheldige.

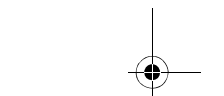
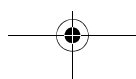
Avslutningsvis vil jeg bare si litt om kritisk masse og betydningen av flernasjonale løsninger. Fremtiden kommer til å kreve en del tiltak som ikke nødvendigvis er så dårlige i seg selv, men som innebærer at vi må gå lenger i flernasjonal samarbeidsretning enn det vi ideelt sett skulle ønske. Et spørsmål som vil komme til å gjøre seg gjeldende i fremtiden er om man skal holde seg med en kapasitet på flernasjonalt grunnlag, eller ikke ha kapasitet i det hele tatt, eventuelt i en langt mer beskjeden målestokk. Et nasjonalt kampflyvåpen for en nasjon på litt over fire millioner mennesker er faktisk, finansielt sett, ekstremt ambisiøst. Man kan selvfølgelig si at vi sitter på verdens største pengekasse her i landet, og det gjør vi for så vidt, men dere kjenner like godt som meg hvilke betingelser som knytter seg til bruken av disse pengene. Som en kjent politiker har sagt – hvis du har et glass og en mugge full av saft, så hjelper det altså ikke å fylle glasset med saft når dette er fullt, selv om det er mer saft igjen i muggen. Heller man på mer når glasset er fullt, så renner det over. Så kan man selvfølgelig si at dette ikke nødvendigvis må ha samme gyldighet når

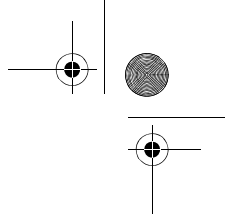


man kjøper militært materiell i utlandet, men vi forholder oss nå uansett til den regelen som ligger der. Da er vi altså i den situasjonen at et nasjonalt kampflyvåpen faktisk er i overkant ambisiøst for et land på Norges størrelse.

Det betyr at flernasjonale løsninger er nødvendige, men samtidig ser vi at et visst minsteantall også må finnes innen landets grenser. Vi kan ikke skalere alle kapasiteter ned til et hvilket som helst lite antall. Et visst minimum er nødvendig både for å opprettholde et bærekraftig kompetansemiljø, og for å løse de oppgavene som faktisk ligger der som en konsekvens av politiske ambisjoner og behov. Disse to motstridende hensynene må vi forsøke å forene i en form for kompromiss, og det kompromisset heter altså flernasjonalt samarbeid. Det har vi allerede etablert gjennom European Participating Air Forces-samarbeidet (EPAF), noe jeg ikke skal komme nærmere inn på her. La meg likevel bare få understreke det arbeidet som er gjort med tanke på både å definere en minste deployerbar enhet, så vel som en minste operativ enhet. I tillegg til selve kampflyet omfatter dette luftvern, logistikk, styrkebeskyttelse og andre elementer, som samlet sett utgjør en operativ pakke som vi kan plugge inn i et større flernasjonalt hele, slik vi nå gjør i for eksempel European Expeditionary Air Wing innenfor rammen av EPAF-samarbeidet. Dette er altså dagens konstruksjon, og selv om vi ikke vet hva som vil være fremtidens konstruksjon, vet vi at muligheten til å få til dette vil være et eksistensielt krav i en fremtidig kampflyløsning.

For å konkludere: Kampfly er essensielle for et balansert forsvar. De er en forutsetning for å understøtte erklærte politiske målsettinger, og for å kunne løse nasjonale militære oppdrag. Et nytt kampfly er definitivt en langtidsinvestering, en investering vi må kunne føle oss sikre på er bærekraftig gjennom hele systemets operative og tekniske levetid. Vi må i tillegg forbedre dagens multirolle-kapasiteter og flernasjonale samarbeidsformer, ved å være forberedt på morgendagens utfordringer og dermed se behovet for å videreutvikle disse.





Luftforsvar og framtid – frykt, tro og realiteter

Historien til ettertanke

Dekan Øistein Espenes, Luftkrigsskolen

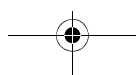
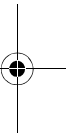
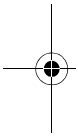
Luftmaktseminaret 2007 handler om hva som skal komme etter at F-16-flyene flyr ut av horisonten. Jeg skal i dette innlegget gjøre noen streiftog i historien der lignende problemstillinger har stått sentralt. For spørsmålet er ikke *om* vi kan lære noe av historien, men *hva* vi kan lære. Den britiske Air Marshall Sir John Slessor ga oss en viktig påminnelse:

*If there is one attitude more dangerous than to assume that a future war will be just like the last one, it is to imagine that it will be so utterly different that we can afford to ignore all the lessons of the last one.*¹

Dette dilemmaet står vi også overfor når det gjelder å vurdere hvilke militære kapasiteter vi trenger i framtiden. Historiske studier kan avdekke gode og mindre gode valg og beslutninger i fortid, hva som påvirket valgene og hva resultatet av valg og beslutninger ble. Slik kunnskap gir oss innsikt som er nødvendig også for framtidige beslutninger, nettopp fordi alle menneskelige valg er basert på erfaringer i en eller annen form. Derfor avleires historien i framtidige beslutninger, enten en tror at historien gjentar seg eller ikke. Påstanden om at historien ikke gjentar seg, lar seg dessuten kun framsette på basis av historiske erfaringer.

Resultatet av våre valg blir sjelden identisk med de intensjonene eller forventningene vi la til grunn for valget. Bekymringer for – og advarsler mot – samfunnsøkonomiske konsekvenser av økte forsvarsutgifter oppstår med stor grad av lovmessighet i det norske politiske ordskiftet. Det er på mange måter bra, men ofte uten grunn. Og bruksområdene man begrunner militære anskaffelser med, spesielt fly, blir som regel svært forskjellige fra det man faktisk benytter materiellet til. Min påstand er at vi som regel har råd til mer enn vi

¹ Slessor, J.C. (1936): *Air Power and Armies*. London: Oxford University Press, s. x.





tror, og at vi ikke bruker det vi anskaffer slik vi hadde tenkt det. Jeg vil ta opp et par historiske eksempler som underbygger denne påstanden. Eksempelene mine er norske, og må ikke tillegges overføringsverdi til andre land, aller minst til de vi ikke liker å sammenligne oss med, og slett ikke til budsjettdiskusjonene i Washington.

Mitt første eksempel omhandler debatten i 1930-åra om forsvarsbudsjettet og «samfunnets økonomiske bæreevne». Fra slutten av 1920-tallet og fram til midten av 30-tallet ble forsvarsbudsjettet mer enn halvert ned til vel 30 millioner. Dette ble «normalbevilgningen» for å finansiere den forsvarsordningen vi fikk i 1933. I forkant var diskusjonen om Forsvarets størrelse i stor grad en diskusjon om «landets økonomiske bæreevne.» Det festet seg raskt en forestilling om at denne «bæreevnen» i høyden kunne make et forsvarsbudsjett på vel 30 millioner kroner. Til alt overmål var dette tallet først lansert av redaktør Rolf Thommesen i *Tidens Tegn*, og det ble retningsgivende for den videre debatten om Forsvaret.²

Det var imidlertid ingen ting som tilsa at Thommesen hadde spesielle begavelser på området, verken hva angikk Forsvaret eller økonomi. Nå var det naturligvis også en rekke andre argumenter mot å utbygge et invasjonforsvar som kunne drive «alminnelig krigføring», for å låne Venstre-leder Mowinckels ord. Men det var stor enighet i Stortinget om at det ikke var et statsfinanselt grunnlag for å finansiere et slikt invasjonforsvar.³ 30 millioner kroner ble derfor tallet.

Ideen om denne tålegrensen var fundert i en økonomisk teori som fordret offentlig så vel som privat sparsommelighet i en økonomisk krisetid. De offentlige utgiftene burde derfor ned, Forsvaret så definitivt inkludert. Midt i denne perioden ble de økonomiske sirkulasjonsteoriene til den britiske økonomen John Maynard Keynes lansert. Disse teoriene tilsa en økonomisk resept som foreskrev det motsatte av hva sparepolitikken anbefalte. Ledige hender og ressurser var det nok av, det var penger som manglet. Staten kunne og burde sette pengene i sirkulasjon gjennom en økning av de offentlige utgiftene, gjerne lånefinansiert. Budsjettbalanse var, ifølge Keynes, verken en dyd eller nødvendighet, men av det onde i en situasjon med stor arbeidsledighet.

Selv om Arbeiderpartiet målbar Keynes og de nye økonomiske teoriene som anbefalte økte offentlige utgifter for å «få hjulene i gang», hadde ikke

2 Ørvik, Nils (1960): *Sikkerhetspolitikken 1920–1930, bind I*. Oslo: Tanum, s. 72–74.

3 Ibid., s. 80 ff.

regjeringen Nygaardsvold i utgangspunktet disse nye meningers fulle mot.⁴ Mot slutten av 1930-tallet ble riktignok den økonomiske redselen for økte budsjetter svekket, samtidig som de sikkerhetspolitiske argumentene for utbyggingen av Forsvaret ble styrket. Forsvarsbudsjettet viser således en akselererende stigning fra 1937 mot rekordåret 1939, da militærutgiftene ifølge nasjonalregnskapet var på 112 millioner kroner, altså nær fire ganger større enn «bæreevnen» slik den var blitt definert få år tidligere.⁵

Problemet er bare at erkjennelsen kom for sent. Den militære nytten av de økte bevilgningene uteble langt på vei, men vi har ingen holdepunkter – og det er mitt hovedpoeng – for at norsk økonomi ville blitt skadelidende av de økte offentlige utgiftene hvor Forsvaret stod for den sterkeste veksten. Når forsvarsbevilgningen først økte, inntraff verken et statsfinansielt sammenbrudd, eller grov forsømmelse av andre viktige samfunnsoppgaver som følge. Det var jo nettopp i siste halvdel av 30-tallet vi fikk nye sosiale trygder og reformer som pekte fram mot det velferdssamfunnet vi i dag nyter godt av. Poenget er altså at det er mulig å reise spørsmål om ikke større offentlige utgifter, der Forsvaret også inngikk, på et tidligere tidspunkt kunne ha gitt en raskere og større økonomisk vekst, og dermed mer å fordele til mange gode formål. Men til det satt de gamle dyder for lenge fast i ryggmargen.⁶

Hva så om vi i 1930-åra hadde fått det flyvåpen vi ikke fikk? Det er naturligvis et spørsmål som ikke lar seg besvare på et empirisk grunnlag. Vi kan likevel tilnærme oss spørsmålet ved å se på hva man i samtiden mente om *betydningen* av framtidens luftmakt. Som underliggende trosgrunnlag i denne perioden ligger forestillingen om at «the bomber will always get through». På dette grunnlaget ble det helt inn mot krigsutbruddet trukket ulike og til dels motstridende konklusjoner om luftmaktens betydning og konsekvenser. De fleste konklusjonene var uriktige, eller ugjennomførbare. La meg her nevne tre:

Venstres Johan Ludvig Movinckel resignerte overfor Douhets tese, og satte sin lit til at åpne byer og folkeretten ville hindre luftangrep; *de helt åpne*

4 Lørdag den 16. januar 1937 skrev eksempelvis statsministeren i sin dagbok: «Efter mye, efter mange og lange overlegninger og efter mange nedskjæringer på de forskjellige budsjettene nådde vi frem til det mål jeg hadde staket op. Budgettet er på 522 mil., men uten gjeldsøkning...» Se Berntsen, Harald (red.) (1998): *Johan Nygaardsvold, Dagbøker 1918–48*, Oslo: Aschehoug, s. 108.

5 Norges offisielle statistikk (1978): *Historisk statistikk 1978*. Oslo: Statistisk sentralbyrå, s. 97.

6 Furre, Berge (1992): *Norsk historie 1905–1990*, Oslo: Det norske samlaget, s. 157. Furre nevner spesielt Tore J. Hanisch, som hevdet at regjeringen i realiteten førte en kontraktiv politikk som hindret oppgang.



byer vil neppe i en kommende krig, hvor grusom den enn blir; bli utsatt for luftbombardement.⁷ Vår daværende utenriksminister Halvdan Koht trakk en enda mer optimistisk konklusjon på basis av gjeldende luftmaktoppfatning. Utviklingen av luftmakten hadde ifølge Koht redusert stormaktenes behov for baser eksempelvis i Norge. «Dei [stormaktene] kan rekkje kvarandre beinvegen no både over sjøen og gjennom lufta, dei treng ikkje omvegen om andre land. For så vidt kan vi kjenne oss tryggare enn før,»⁸ skrev Koht i mai 1939. Resonnementet hadde for så vidt rådende luftmaktteori på sin side, men var helt feil. Koht anvender altså her antakelser om en luftmilitær utvikling til å trekke det som *historien* skal vise blir en gal konklusjon. Ruge, som hadde ansvaret for den såkalte Luftforsvarsutredningen i 1937, mente også at det knapt var mulig å forsvare seg mot luftangrep:

Den eneste vei man har til å nedkjempe motstanderen, er selv å angripe hans markorganisasjon; de flyvestasjoner, verksteder og fabrikker som til sammen utgjør den basis hans bombekrefter støtter seg til og opererer fra.⁹

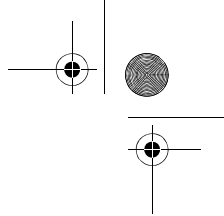
Dette fordret bombefly, og i ytterste fall vilje til «å åpne våre havner og flyveplasser for hans motstanders stridskrefter (...) altså true med å slutte oss til angriperens motstandere».¹⁰ Ruges noe pessimistiske perspektiv leder altså til en anbefaling som var økonomisk og politisk ugjennomførbar, gitt den norske nøytralitetspolitikkenes grunntanke om å holde Norge unna krigen. Det eneste minste felles multiplum av riktighet lå i at luftmakten kom til å spille en avgjørende rolle i den kommende krigen. I sommermånedene 1940 viste RAF at et flyvåpen kunne forsvare seg mot bombefly; og *the bomber did not always get through*. Forventningene, slik de ble uttrykt, slo altså ikke til.

7 Ørvik, Nils (1960): *Sikkerhetspolitikken 1920–1939, bind II*. Oslo: Tanum, s. 141.

8 Koht, Halvdan (1939): *Norge og den utanrikspolitiske situasjonen*. Oslo: DNAs Forlag, s. 16.

9 St.meld. 38/1937, *Om organiseringen av Luftforsvaret*, Bilag 2, s. 62. Se også Naastad, Nils (1993): «Norsk luftoperativ doktrine på 30-tallet?», i *Norsk militært tidsskrift*, nr. 10/1993, s. 3–9 for en nærmere analyse av denne utredningen.

10 St.meld. 38/1937, *Op.cit.*, s. 73. Kommanderende admiral prioriterte marinens speider- og torpedofly, ettersom vakt og vern mot nøytralitetskrenkelser var Forsvarets viktigste oppgave, og et norsk luftangrep mot en stormakt var «høist usannsynlig». Her sitert fra Rolf Hobson og Tom Kristiansen (2001): *Norsk Forsvarshistorie, bind 3, 1905–1940*. Bergen: Eide forlag, s. 226. Minimumsorganisasjonen hær- og marineledelsen så for seg i 1938 var derfor totalt 162 krigsfly, hvorav kun 36 ville være jagerfly. Ved krigsutbruddet hadde vi ikke mindre enn 78 bombe- og torpedofly i bestilling, som ikke ble levert. (Se Naastad, *Op.cit.*)



La oss så gjøre et lite sprang over til etterkrigstiden og gjenreisningen, både av landets økonomi og Forsvaret. Hvordan vurderte man nå den økonomiske bæreevnen, og hva ble resultatet? Gjenreisningen av Norges økonomi, så vel som av Forsvaret, skjedde innenfor en planøkonomisk ramme der keynesianismen, i alle fall i navnet, hadde fått fullt gjennomslag. Finansminister Brofoss framhevet at landets forsvar måtte bygges på en industriell basis. Ifølge finansminister Erik Brofoss var det nødvendig med 7–10 mann i industrien bak hver mann i felten.¹¹ Riktignok mente Brofoss at investeringer i eksportrettet tungindustri måtte prioriteres foran forsvarsinvesteringer, nettopp fordi slike investeringer ville ha langt større betydning for den økonomiske veksten og velferdsutbyggingen. Sagt på en annen måte; et norsk jernverk var viktigere enn garnisoner.

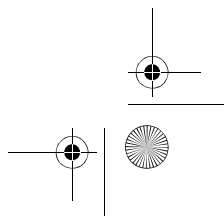
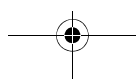
Derfor viet også Forsvarskommisjonen av 1946 (FK46, ofte kalt «Brateli-kommisjonen» etter komiteens leder) plass til å diskutere «samfunnets økonomiske bæreevne» og på det grunnlaget estimere et anslag for forsvarsbudsjettet. Nå var bæreevnen fundert i at for store budsjetter kunne fortrenge andre viktige mål for den økonomiske politikken og næringsutviklingen. Kommisjonen konkluderte med at man for perioden 1949–1956, ut fra landets «økonomiske bæreevne» «... ikke kan finne muligheter for å tilråde at det ordinære forsvarsbudsjettet (...) overskrider om lag 300 millioner kroner i året.»¹² Dette var altså bæreevnen, eller tålegrensen slik den ble oppfattet i 1949. I 1955 var det militære konsumet ca. 900 millioner kroner, tre ganger kommisjonens «normalbudsjett», estimert som den økonomiske tålegrensen.¹³ Det vi kan konstatere er at Forsvarskommisjonens estimat om en tålegrense på om lag 300 millioner i året var verdiløs kort tid etter at den gikk i trykken.

Knakk de økte forsvarsutgiftene i perioden ryggen på norsk økonomi? BNP økte i samme periode med bortimot 70 %, det private konsumet med 50 %, landets investeringer ble doblet, og underskuddet på handelsbalansen ble

11 Riksarkivet. Forsvarsrådet. Møte 22. april 1947.

12 *Forsvarskommisjonen av 1946*, Del I, s.124.

13 Norges offisielle statistikk (1978), Op.cit. s. 97; Kjetil Skogrand opererer med en firedobling i *Norsk Forsvarshistorie, bind 4, 1940–1970*. Bergen: Eide forlag, s. 255.





redusert med om lag 30 %.¹⁴ Det er altså grunn til å konkludere med at «den samfunnsøkonomiske bæreevne» ble undervurdert på slutten av 1940-tallet. Derfor ble også kampen om økte forsvarsbevilgninger i denne perioden hard, og Einar Gerhardsen tok pause som statsminister. Vi vet ikke eksakt hva en alternativ anvendelse ville ha betydd for velstandsutviklingen i Norge. Det er likevel grunn til å reise spørsmål om ikke infrastrukturen i Nord-Norge som en konsekvens av egne og Natos prioriteringer i form av flyplasser, veier og bruer, i et langsiktig perspektiv har kastet like mye av seg som en del av de tungindustriinvesteringene som ble gjennomført fra 1950-tallet, Jernverket og Koksverket inkludert.

La oss så vie litt oppmerksomhet til det Luftforsvaret vi ønsket – og det vi fikk. I desember 1947 foreslo Luftforsvarets Overkommando en styrkesammensetning for planperioden 1949 til 1955 som skulle bestå av 11 jagerskvadroner og 3 lette bomber/nattjagerskvadroner.¹⁵ En slik styrkesammensetning peker i retning av en sterk prioritering av kamp om luftherredømmet, og en noe mindre vekt på Luftforsvarets evne til direkte å støtte land- og sjøstridskrefter. Som Nato-medlem skulle imidlertid det norske Luftforsvaret ifølge Natos nye og ambisiøse planer etter Lisboa-møtet i 1952 ha en styrke som bestod av 150 jagerbombere og 50 allværsjagere i tillegg til øvrige kapasiteter. Fokus for flystyrken lå nå mye sterkere på luft-til-bakkeoperasjoner, og innebar en viss offensiv dreining.¹⁶

Det flyvåpenet vi dermed fikk var tilpasset oppgaver innenfor Natos avskrekkingdoktrine, og framstår et godt stykke unna det luftforsvar som FK46 foreskrev fire-fem år tidligere. Men det er ingen holdepunkter for å hevde at det Luftforsvaret vi fikk ikke tjente norske interesser. Riktignok var det en norsk bekymring for at avskjæringsrollen og de defensive oppgavene ikke ble godt nok ivarettatt, gitt den sterke prioriteringen luft-til-bakkeoperasjoner hadde på 1950-tallet. Spesielt ved overgangen til «Flexible Response» ble evnen til å holde luftrommet over allierte forsterkninger stadig viktigere. Dette var ingen liten utfordring.

Det er derfor betimelig å trekke fram den konverteringen av jagerbombere F104G som ble gjort i løpet av et par år midt på 1960-tallet. I 1965 var 331-skvadronen erklært operativ i jagerbomberrollen under M.T. Sørensens ledelse, og i 1967 var skvadronen under ledelse av Olav Aamodt klar for å

14 Anslagene er basert på Norges offisielle statistikk (1978), Op.cit., og Norges offisielle statistikk (1994), *Historisk statistikk 1994*. Oslo: Statistisk sentralbyrå.

15 *Forsvarskommisjonen av 1946*, Op.cit., s. 120.

16 Duvsete, Svein (2004): *Luftforsvarets historie, Bind 3*. Oslo: Aschehoug, s. 83–84.



ivareta luftforsvarsberedskapen i Nord-Norge med avskjæring som primær-oppgave.¹⁷ Sjefen for dem alle var Wilhelm Mohr. Den raske tilpasningen er et skoleeksempel på luftmaktens fleksibilitet når kompetansen er der.

Avslutningsvis skal jeg ta for meg anskaffelsen av F-16, som ble karakterisert som «århundrets våpenkjøp». Denne karakteristikken lå i prosjektets økonomiske dimensjoner, ut fra at våpenhjelpen fra USA nå var historie. Hvordan vurderte man de økonomiske konsekvensene av en slik gigantisk anskaffelse? I 1974 var frykten for de mulige økonomiske konsekvensene betydelige i Finansdepartementet, ikke fordi vi nå ikke hadde «økonomisk bæreevne» eller fordi en slik anskaffelse ville *dempe* veksten i økonomien. Nå var det en frykt for at vekstimpulsene kunne bli for *sterke*. Dette forholdet må sees i sammenheng med at Norge var i ferd med å åpne store oljefelter i Nordsjøen. Regjeringens kjøpekraft var utmerket, og arbeidsmarkedet svært stramt. Finansdepartementet mente at det var best å anvende inntektene fra Nordsjøen i utlandet.¹⁸ Avansert forsvarsmateriell kjøpt i utlandet heller enn produsert her hjemme kunne bidra til å forenkle overføringen av arbeidskraft til den nye vekstsektoren, nemlig oljeindustrien. Industrien selv, og i særdeleshet Kongsberg Våpenfabrikk (KV), presset på for å kople flykjøpet opp mot industrielle avtaler.

På dette tidspunktet inntraff den såkalte stagflasjonen i verdensøkonomien, norsk økonomi inkludert. Vi opplevde prisstigning og økt ledighet samtidig. Dette var ikke i samsvar med keynesiansk teori, og de berømte Kleppepakkene ga ikke ønsket effekt. Dette skyldtes i første rekke at stagnasjonstendensene i norsk økonomi ikke var etterspørselsbestemt, men strukturelt betinget. Sagt forenklet; vi produserte feil ting til for høye kostnader. Omstillinger fra tradisjonell arbeidskraftskrevende industri til høyteknologi-industri, ikke minst innenfor data og elektronikk, ble etter hvert ansett som nødvendig medisin for norsk økonomi og sysselsetting. Og det var jo nettopp denne type industrivirksomhet F16 bidro med. Industriavtalene, som Finansdepartementet i utgangspunktet var skeptisk til, ble en del av løsningen, ikke problemet. På Luftmaktseminaret i 2006 viste NHOs Knut Hundhammer at utviklingen av det miljøet som ble skapt på KV på grunn av F-16-pakken, alene har betalt samfunnsregnskapet for F-16. Selv om vi korrigerer dette tallet med marginene for eventuelle særinteresser i sakens anledning, må man konstatere at de

17 Ibid., s. 217.

18 Erlandsen, H.C. (1983): *Århundrets våpensalg*. Oslo: Bedriftsøkonomens forlag, s. 54.



samfunnsøkonomiske gevinstene av flykjøpet, som man i utgangspunktet var lunkne til, ble betydelige.

Hva så med F-16-flyenes bruksområde? Gjennom «kampflyanalysen» i 1975 skreddersys anskaffelsen til doktrinen, og Luftforsvarets grunnleggende operasjonsmønster for 1980- og 1990-tallet blir fastlagt. Oppgaven var å sørge for at døren ble holdt åpen ved å produsere «holdetid» slik at de allierte forsterkningene kunne komme inn. Den mest kosteffektive måten dette kunne gjøres på var å drive defensive kontraluft-operasjoner og å angripe en invasjonsflåte med Penguin-missiler. I «Forsvarskommissjonen av 1990» tones anti-sjøoperasjoner ned. Det skulle nå «satses primært på luftforsvarsrollen», og det var ikke avsatt «nye midler til luft-til-overflatevåpen.»¹⁹ Slik sett kan man si at kampflyene opererte innenfor et dobbelt defensivt konsept: strategisk ved at et sovjetisk angrep skulle stoppes eller forsinkes gjennom forsvaret av den såkalte «Lyngelinjen» i Troms, operativt ved at Luftforsvarets hovedbidrag i denne sammenheng var defensive kontraluft-operasjoner.²⁰

Dette konseptet var imidlertid avhengig av at Norge og USA delte oppfatningen om en felles fiende i øst. Slutten på den kalde krigen og Sovjetunionens sammenbrudd brakte derfor gradvis den norske forsvarsorganisasjonen inn i en eksistensiell krise. Dens dobbelt defensive karakter truet med å bli til en dobbelt irrelevant: Strategisk irrelevant fordi trusselen er borte (i hvert fall i våre alliertes øyne), og operativt irrelevant fordi vårt defensive kontraluft-konsept gradvis fikk mindre verdi innenfor det Nato som så radikalt endret de strategiske konseptene med tilhørende styrkestruktur på 1990-tallet. Det var derfor et beskjedent bidrag våre kampfly kunne yte da Nato interвенerte på Balkan i 1999.

I januar 2003 falt imidlertid den første presisjonsstyrte bomben fra en norsk F-16-maskin i en stridsoperasjon, og demonstrerte at det flyet som var anskaffet for de defensive operasjonene i Norge var fullt kapabelt også i luft-til-bakke-rollen over et land i Sentral-Asia. Forventningene om hva F-16-flyet skulle brukes til var altså ganske forskjellige fra bruksområdet et kvart århundre etter anskaffelsen. Poenget er derfor at Luftforsvarets F-16-skvadroner viste seg i stand til å tilpasse seg nye realiteter, og framstår nå som et relevant og potent militært virkemiddel både for nasjonale og internasjonale oppgaver.

19 Forsvarsdepartementet (1992): *Forsvarskommissjonen av 1990*. (NOU 1992:12), s. 168.

20 Espenes Øistein og Naastad, Nils (1999): «Luftforsvaret – et flerbruksverktøy for den kalde krigen?», i *Luftkrigsskolens skriftserie*, vol. 1 (1999), s. 18 ff.

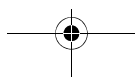
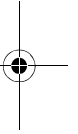
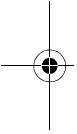


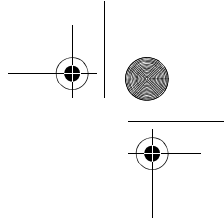
Hva kan dette si oss om det forestående kampflykjøpet? Historien gir oss grunn til å anta at økonomiske bekymringer rundt flykjøpet vil stå sentralt i debatten også denne gangen. I dag har et forsvarsbudsjett på vel 30 milliarder kroner befestet seg som «samfunnets bæreevne», eller «bærevilje». Men dette tallet forteller hva vi *betaler* for Forsvaret, ikke hva vi har *råd* til, langt mindre vår samfunnsøkonomiske bæreevne. Det er videre grunn til å anta at anskaffelser av nye kampfly mest sannsynlig vil gi vekstimpulser i norsk næringsliv som utligner investeringskostnadene dersom framtiden ikke *will be so utterly different from the past*. Og det vet vi regjeringen legger stor vekt på at den ikke skal bli når det gjelder industriell avkastning.

Mine historiske eksempler viser videre at våre antakelser om det nye kampflyets framtidige oppgaver, basert på analyser om framtiden, mest sannsynlig er feil. Behov, roller og doktriner vil være svært forskjellig fra det vi kan se for oss i dag. Jo lenger levetid flyene får, desto mer åpenbart vil dette bli. Dette er dypest sett ikke et problem. Historien, i sine brede linjer, viser oss at kampflyet har en fleksibilitet som gjør det omsettelig og relevant i de fleste militære sammenhenger. Det er altså fleksibilitet til å håndtere det vi i dag ikke vet noe om som blir det sentrale. Min påstand blir derfor:

- De strategiske framtidsanalysene er nesten alltid feil. Vi trenger derfor scenarierobust utstyr.
- Norges «økonomiske bæreevne» makter anskaffelse av slikt utstyr, og i et lenger løp har ofte slike anskaffelser også en betydelig samfunnsøkonomisk inntektsside.
- Det er usikkert om vi får bruk for de våpen vi satser på. Da blir en plattform med endringspotensial desto viktigere.

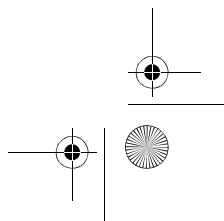
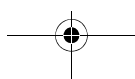
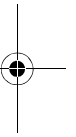
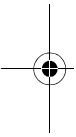
Når forsvarsinvesteringer har gått ad undas, er det på grunn av manglende fleksibilitet. Beslutningen som ble tatt i 1860 om å bygge fregatten «Kong Sverre» (eller «Europas Skræk» som den ble kalt) i *tre* er ett eksempel. Den var umoderne da den forlot beddingen, og det var det lite å gjøre med. Et kampfly vil imidlertid, slik historien har vist oss, kunne benyttes til mange og ulike formål, også til det vi ikke øyner i dag. Forutsetningen er at Luftforsvaret som forsvarsgren er i stand til å opprettholde og utvikle kompetansen om bruk av luftmakt. Slik kompetanse omfatter, kan hende paradoksalt nok etter det jeg har sagt, evne og vilje til å analysere framtiden, med god kunnskap om fortiden som basis.

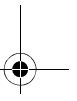
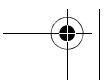
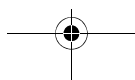
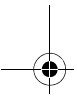
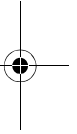
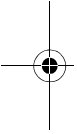
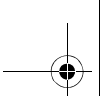




Del 2

Kampflyets sikkerhetspolitiske relevans







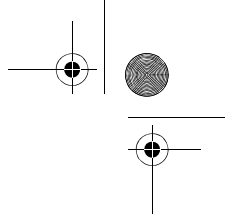
Kan vi risikere at nye kampfly blir sikkerhetspolitisk irrelevant?

Stortingsrepresentant og medlem i forsvarskomiteen,
Bjørn Jacobsen (SV)

Jeg husker en gang på 1980-tallet. Det var valgkamp, det var Dagsrevy, det var Hanna Kvanmo. Hun var i Hedmark en eller annen plass og skulle snakke om barnehager. Intervjuet ble direktesendt, og plutselig fløy det en F-16 over – Hanna Kvanmos kommentar var: «Der fløy det 1000 barnehageplasser.» Man må derfor ikke bli forundret om vi politikere tidvis har en tendens til å regne om de pengene for eksempel Forsvaret har tenkt å bruke til investeringer til helt andre ting. Det er slik demokratiet fungerer, og det opplever jeg at Forsvaret har respekt for. Så får vi heller se hvor langt vi kan klare å komme til enighet.

Men for å komme inn på tittelen på mitt innlegg: Sikkerhetspolitisk irrelevant? Vi vet at det som skjedde i Maymaneh februar 2006 ikke hadde noe med Maymaneh å gjøre. Det hadde med tegningene som ble trykt i *Jyllands-posten* å gjøre. Tegningene førte i sin tur til at en halvmilitær, halvsvil mobb gjorde opprør mot den norske leiren i byen. Flystyrker kom til unnsetning, og det var på håret at det ikke gikk helt forferdelig, men det gikk relativt bra. Det aller verste som kunne ha skjedd, ville likevel vært at man faktisk hadde tatt i bruk det som i utgangspunktet var tenkt å være avskrekkende. Hadde man for eksempel måttet ta i bruk de maktmidlene som F-16-flyet i luften over Maymaneh hadde til rådighet mot den sivile mobben, kan jeg garantere at det ikke hadde kommet en norsk soldat til utlandet på i hvert fall 20 år. Det ville vært helt umulig å sende soldater ut etter en slik hendelse. Dette viser det store dilemmaet vi er oppe i akkurat nå. Fienden har ikke F-16. Nelson Mandela går faktisk så langt som til å si at selvmordsbombere er den fattige manns F-16. Det er siste skrik, og den eneste motstandsform man har.

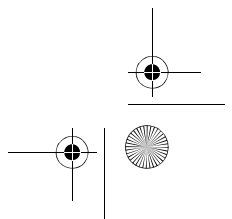
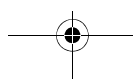
Høgskolelektor Maaø ved Luftkrigsskolen har i en del sammenhenger skrevet at man i de siste 15 års kriger faktisk ikke har kjempet mot en reell fiende som har hatt tilgang på de samme maktmidlene. Dermed får man også problemer i spørsmålet om det virkelig er kampfly vi egentlig trenger. Er



kampflyene brukbare til noe annet enn en slags forsikring mot en eventuell ny type krig, mer lik den vi så for oss under den kalde krigen? Det ser ikke ut som om fremtidens kriger eller konflikter blir slik som vi trodde de skulle bli. Da er spørsmålet om det egentlig er vits i å investere så mye i nye maktmidler, når vi vet at fienden overhodet ikke besitter tilsvarende maktmidler. I tillegg er selve hovedutfordringen i dagens konflikter på mange måter å finne fienden. Hvem er egentlig fienden? Er det en gammel dame på 60 år med et litt vel stort skjørt?

Slike spørsmål er faktisk realiteten for de som er ute i dag. De enorme investeringene vi gjør i forsvarsmateriell, og som presses frem av det militærindustrielle komplekset, stiller oss derfor i et litt underlig lys. Vi vet at det inntil for kort tid siden var seks reelle kandidater til nytt kampfly. Franskmenene har hoppet av, ikke først og fremst fordi man ikke kunne tenke seg å selge fly til Norge, men rett og slett fordi man ikke bryr seg så mye om disse nye flyene. I Frankrike drives dette som en statlig oppgave, slik det delvis også er i Norge. I de fleste andre land er imidlertid forsvarsindustrien i stor grad privatisert, og sånn sett er det ikke lenger relevant å velge «etter flagg» når man skal velge nytt kampfly. Grunnen til det er at denne industriens aktører er så innvevd i hverandre at det nesten uansett vil være britiske interesser som vil tjene på handelen, i tillegg til «hedge funds», pensjonsfond og så videre, nettopp fordi de aller fleste aktørene er blitt privatisert. I den sammenheng er min bekymring at vi må få mye større grad av kontroll med det som tilbys for salg og det vi eventuelt skal kjøpe, og at vi ikke må la de eventuelle gode avkastningsmulighetene i eventuelle pensjonsfond styre hva man skal investere i og hvor mye man skal investere.

Historisk sett er det dessverre slik at Forsvaret har gjort en rekke større feilinvesteringer. Jeg ønsker ikke å rippe opp i disse, men jeg vil understreke at vi kan lære noe av dem. Mange av disse feilinvesteringene skyldes selvsagt et endret trusselbilde. Spørsmålet er derfor om vi ser noen tegn til endrede trusselbilder som kan anspore oss til ikke å gjøre nye, fremtidige feilinvesteringer. Igjen – forsikring, beredskap og en form for avskrekking er jeg helt med på at vi skal ha. Bare for å avklare det med en gang, så er det nå en gang sånn at i SVs stortingsgruppe har vi faktisk bestemt oss for at Norge skal ha et kampfly. Der gjorde faktisk undertegnede en god jobb i Luftforsvarets tjeneste, om jeg skal få si det selv. Noen i gruppa ville heller ha som utgangspunkt at Norge ikke trenger kampfly, men etter en lang debatt ble likevel folk enige om at vi faktisk trenger et kampflyvåpen. En av grunnene til at SVs stortingsgruppe falt ned på denne beslutningen, var at man var veldig besnæret av det svenske alternativet. Dette har imidlertid lite med selve flyet å gjøre. Snarere er



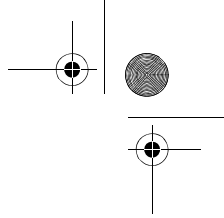


grunnen at vi i SV ser for oss et nordisk forsvarssamarbeid en gang i fremtiden, og da kan man like gjerne begynne dette på investeringssiden.

Regjeringen har sagt at vi har fem alternativer knyttet til kampflykjøpet. Alternativ 1 kommer fra Finansdepartementet, og innebærer at vi utsetter hele avgjørelsen, det vil si at vi ikke foretar oss noe. Militært sett er det ikke noe problem å utsette avgjørelsen om kampflykjøp til 2012–2014. Det er heller ingen tvil om hvis man vil styre Forsvaret, så må man styre Finansdepartementet – det handler nemlig om penger til slutt. Dette er uansett et høyst reelt alternativ, som altså innebærer å utsette hele saken. Alternativ 2 innebærer å levetidsforlenge de F-16-flyene vi allerede har i dag. Vi vet dessuten at det i fremtiden vil være vanskelig – for ikke å si umulig – for et lite land å sitte på alle militære kapasiteter selv, slik at flernasjonale løsninger vil bli veien å gå fremover. Opinionsen vil rett og slett ikke godta et kostbart våpenarsenal man kun bruker til fremvisning, når man vet at det finnes meget gode muligheter for å samarbeide med andre land om akkurat det samme.

De tre siste alternativene dreier seg som alle vet om å kjøpe et av de tre aktuelle flyene, noe jeg ikke skal gå nærmere inn på, men i utgangspunktet har jeg ingen problemer med å kjøpe et amerikansk fly. Det jeg imidlertid vil kunne få problemer med, er å kjøpe et fly fra Lockheed Martin. I så måte teller det ikke akkurat i positiv retning at verken pensjonsfondet eller oljefondet finnes på aksjonærlisten i dette selskapet. Det gjorde de ikke under Per Kristian Foss, og det gjør de heller ikke under Kristin Halvorsen. Vi vet at Lockheed Martin produserer en rekke ting vi ikke kan stille oss bak, noe som kan skape en hel del politiske problemer etter hvert som etisk handel blir mer og mer utbredt.

Jeg pleier å spørre ulike SV-forsamlinger og andre forsamlinger om de vet hvor Nato ligger. Vet denne forsamlingen hvor Nato ligger? Som regel får jeg svar som Brussel, Jåttå, Washington, men hvor ligger egentlig Nato, North Atlantic Treaty Organization? Etter mitt skjønn er Island kanskje det geografiske stedet som passer best til denne beskrivelsen. Og hva skjedde så på Island? Per telefon fikk de beskjed om at den amerikanske basen skulle forlates. Senere har danskene signert en avtale med islendingene om samarbeid om kystvakt og lignende, slik Norge kanskje også vil gjøre i nær fremtid. Vår havgående fiskeflåte er avhengig av dette, på samme måte som norske sildebåter er avhengige av Akureyri. Derfor er det sannsynlig at det kommer til å tegne seg nye trusselbilder i nordområdene. Vi vet for eksempel at «Collocated Operating Base» (COB) ved Evenes, som jeg selv var med og så Caspar Weinberger åpne i 1981, ble lagt ned i stillhet. Vi vet videre at den virkelige grunnen til at alle de militære installasjonene i Trøndelag finnes nettopp i denne landsdelen,

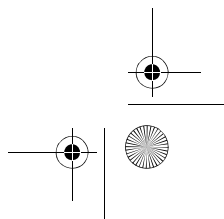
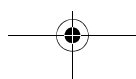


er at det å ikke virke for påtrengende overfor Russland har vært en av de viktigste norske selvpålagte sikkerhetspolitiske begrensningene gjennom hele etterkrigstiden.

Sammen med resten av Forsvarskomiteen var jeg nylig i Trøndelag, og foruten HV, som gjennom sin flotte omstilling hadde sitt nydefinerte oppdrag, fant jeg ingen trusselbilder. Hva er det vi egentlig forsvarer? Dette fant jeg ingen gode definisjoner på, noe jeg mener vi må våge å etterspørre. Det så vi nylig, da man offentlig gikk ut og ville sende HV ut av landet. Mitt spørsmål blir i så måte om vi nå er på grensen av hva det norske folk vil gå med på med tanke på legitimering av Forsvaret. Der har vi antagelig gått langt over grensen allerede, og et hardt kjøer for å få nytt kampfly vil etter mitt skjønn legge ytterligere press på Forsvarets legitimitet i befolkningen. Særlig sett i sammenheng med fokuset på internasjonale operasjoner vil man etter mitt skjønn etter hvert kunne få et legitimeringsproblem overfor folk, og muligens også drott.

Det er slutt på Nato-milliardene. Vi står nå mer eller mindre alene, og vi vet at vi står overfor store fremtidige utfordringer i nord i forhold til det å være til stede, og i forhold til det å være i stand til å kunne avskjære en eventuell fiende. Samtidig vet vi også at dette antagelig ikke blir den helt store utfordringen fremover. Det er nå en gang sånn at hvis vi skal begrunne et jagerflykjøp, må dette legitimeres. I de senere årenes legitimering av krig, har vi sett at argumentasjonen som brukes ikke alltid er i overensstemmelse med folkeretten. Vi hadde ikke alt under kontroll i Kosovo, og vi vet også at forkjøpsangrep ikke holder mål folkerettslig. Vi ser dessuten at såkalt «war by proxy» nå tar seg opp igjen. Det har vi senest sett i Somalia, og tidligere en rekke andre steder i verden. Mitt poeng er at det er lett å finne begrunnelser for krig. I denne sammenhengen anser jeg ikke det å kjøpe et veldig spisst jagerflyvåpen, velegnet til deployering, som spesielt legitimt. Etter min mening kommer dette derfor heller ikke til å stå seg i den norske eller vestlige befolkning som del av noe vi bør holde på med, eller i det minste ikke som noe det bør investeres fryktelig mye penger i, rett og slett fordi man ikke klarer å legitimere det. Man får altså ikke den begrunnelsen som skal til for å rettferdiggjøre en slik investering.

Vi vet at det i Libanon fortsatt er slik at man feirer 17. mai enkelte plasser, fordi de norske styrkene utgjorde en trygghet. Så plutselig er de der ikke lenger. Det er derfor ikke automatisk sånn at det å deployere norske styrker til utlandet umiddelbart skaper trygghet, og da har vi et stort problem, både for de vi sender ut og for befolkningen hjemme, men kanskje aller mest for de vi er ment å beskytte, nemlig sivilbefolkningen i de landene vi deployerer til.





Kan vi risikere at nye kampfly blir sikkerhetspolitisk irrelevant?

Etter regjeringsskiftet gikk Norge ut av Irak og *Operation Enduring Freedom* i Afghanistan, og slo nok en gang inn på FN-sporet. Det er nå lettere å legitimere ressursbruken folkerettslig, ikke minst overfor oss selv. Vi kan videre legitimere at vi bruker store midler på Forsvaret ved å bruke midler på de sivile fattige i Afrika, som har krav på beskyttelsen vår, i hvert fall hvis man skal forfekte et såkalt likhetsprinsipp. Da tror ikke jeg at FN i fremtiden primært vil etterspørre kampfly, ei heller fregatter. FN kommer til å etterspørre ingeniører, etterretning, sanitet og så videre, funksjoner som vi i Norge er uhyre dyktige på. Slike funksjoner vil man etterspørre mye mer enn man kommer til å etterspørre kampfly. Det er jeg ikke i tvil om.

Derfor tror jeg vi først som sist skal innrette oss på at det vi primært skal bruke våre kampfly til, er suverenitetshåndhevelse og avskjæring i nordområdene, ta vare på oljeinstallasjoner, avverge eventuelle terrortrusler, og så videre. Det jeg oppfatter at man snakker veldig lite om i Luftforsvaret, er derimot luftvernartilleriet. Vi har et luftvernartilleri som er svært effektivt og i stand til å forsvare både det ene og det andre, og vet også at det har en svært defensiv karakter.

En måned før jul i 2006 var jeg så heldig å være under beskyttelse av den russiske føderale armé sin Alfa Group. Grunnen til at vi var glade for det, var jo at vi ikke kunne vært der vi var uten at de hadde vært sammen med oss. Vi var i Tsjetsjenia, og uten Alfa Group til stede kunne ikke vi ha vært der. De hadde cirka seks soldater per delegasjonsmedlem fra Europarådet. De skulle vise oss hvor flott det var i Tsjetsjenia, og på veien traff vi på en dame som kom ut av en butikk. Vi var et følge på vel 40 personer, de fleste militære. Damen vi traff ble spurt om «hei, hvordan er det i Tsjetsjenia, er du trygg?». Det var ingen tvil om at hun ikke turte å svare annet enn ja.

Her er vi likevel tilbake til hovedproblemet med vår tids utrolig effektive militære styrker. Det å vinne en krig i seg selv er jo ikke lenger vanskelig i det hele tatt. Det som er vanskelig er jo å vinne freden. Da vi var i Tsjetsjenia traff vi Ramzan Kadyrov i den nye statsministerboligen sin. Han hadde fått malt et flott portrett av seg selv, mange flotte portretter av seg selv faktisk, blant annet et hvor han satt til hest med to sverd. Det som er den store oppgaven i Tsjetsjenia, er imidlertid i likhet med alle andre land som nettopp har avsluttet en krig, å snakke med fienden. Det å snakke med sin bitreste fiende er jo nettopp det som er å vinne freden. Det er det som er å vinne demokrati. Vi vet at Norges utenriksminister har god erfaring fra Røde Kors og andre sammenhenger, og gjennom sin erfaring er meget klar over hvor viktig det er å få samkjørt sivil og militær innsats. Selvfølgelig må man samtidig varsle nasjonale og regionale myndigheter om at man er til stede, men samkjøringen mellom sivil

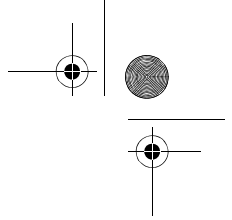


og militær innsats er den gordiske knuten som må løses i fremtiden, fordi det er i denne retningen utviklingen kommer til å gå. Selvfølgelig er et eget kampflyvåpen også til stede i et slikt scenario, men jeg tror ikke det kommer til å være der i den utstrekningen vi har sett hittil. Som sagt er det ikke vanskelig å vinne en krig, men utfordringen ligger snarere i å vinne freden. Og da må man, tror jeg, gjøre helt andre ting.

Det er likevel ingen tvil om at Forsvaret fortsatt har en rolle å spille i denne sammenhengen, nettopp fordi det er ingen som vet bedre enn offiserer hva slags forferdelige konsekvenser krig har. Det er jo faktisk offiserene som har holdt igjen de senere årene, hvor det snarere har vært politikernes kriger enn generalenes kriger. Forsvaret har derfor mye å bidra med på dette området. Under Riga-toppmøtet trodde alle at man snakket om norske styrker til Sør-Afghanistan. Det gjorde man ikke. Man snakket heller ikke om SACEURs rundskriv, eller om forestillingen om at hver gang SACEUR sender et rundskriv, burde man ha et møte i Stortingets utvidede utenrikskomité. Det man derimot snakket om var for eksempel bruken av Artikkel 5 på energi. Det kan i fremtiden bli sånn at Norge kan bli presset til å ta ut mer olje og gass i nordområdene enn vi kanskje liker, nettopp fordi Europa i liten grad har klart å endre sin avhengighet av olje og gass fra Russland og Norge. Vi er i et kjøper/selger-forhold, og et slikt forhold vil alltid by på visse problemer.

Jeg synes Hillary Clinton sa noe bra for en stund siden. Hun presenterte seg da i dialog med verden og det amerikanske folk, ikke kun som presidentkandidat, og sa at «vi må få slutt på USAs avhengighet av utenlandsk olje, og vi må komme oss ut av Irak på en eller annen skikkelig måte». Det hun imidlertid egentlig sa, var at «vi må slutte med disse dyre krigene for billig olje». Antagelig er dette også knyttet sammen med det vi ser blir diskutert særdeles mye ellers i dag, nemlig klimaproblemene. Det jeg oppfatter at Clinton sa, er at vi nå må gjøre noe med disse tingene. Dette er de fremtidige, store utfordringene, som vi alle må bidra til å løse. Jeg tror ikke et nytt kampflyvåpen er det viktigste i den sammenhengen. Faktisk vet jeg at det ikke er det. Det er klart at Luftforsvaret definitivt skal være der. Det skal ikke vi politikere overkjøre. Men, vi skal antagelig først få et enda større fokus på det som skal skje i nordområdene, ved å være forutsigbare og seriøse. Vi vet hva slags selvpålagte begrensninger vi har hatt i nord og hvor vi har lyktes med disse, og vi vet også at vi må gå nye folkerettslige veier i Svalbardsonen. Vi vet at Norge har vært utrolig heldig med tanke på den sokkelen vi får; hvis vi får gjennom vårt sokkelkrav har vi vært så heldige at vi egentlig burde skjemmes hver gang vi forlater Norge, men la det være, vi har vært heldige der. Poenget er at vi da også burde gi noe tilbake til verdenssamfunnet, med tanke på de mulighetene og

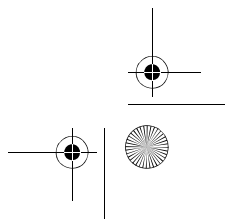
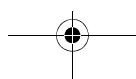
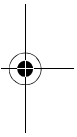
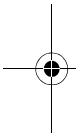


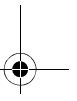
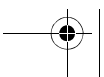
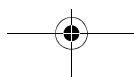
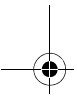
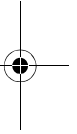
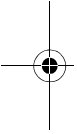
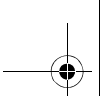


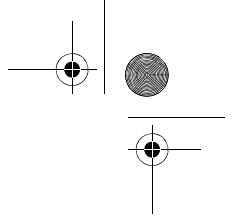
ressursene landet vårt faktisk besitter. Jeg tror ikke det primært er kampfly vi skal bidra med i denne sammenhengen, selv om jeg forstår viljen og lysten til å gjøre dette også. Kampfly kommer imidlertid ikke til å utgjøre hovedbildet i de bidragene vi skal gi internasjonalt. At kampflyvåpenet likevel vil ha en reell rolle i Norge, det er jeg ikke i tvil om.

Avslutningsvis vil jeg bare kort si noe om det svenske alternativet. Jeg ser for meg at vi trenger flere sikkerhetspolitiske bein å stå på enn Nato. Nato kan faktisk komme til å gå til grunne i Afghanistan. Mange fremstår som mer opptatt av at Nato skal berge seg i Afghanistan enn at Afghanistan skal berge seg; alliansen kan derfor gå i oppløsning i løpet av denne konflikten. Jeg er derfor ikke i tvil om at vi trenger flere sikkerhetspolitiske bein å stå på, og det nordiske beinet er et godt bein. Dermed vil et svensk flykjøp legge grunnlaget for en norsk forsknings- og utviklingsavtale à la Volvo-avtalen, Telia-avtalen og andre lignende avtaler vi aldri har fått ordentlig til. Hvis vi i Norge klarer å bli kvitt husmannsånden, kan vi faktisk få til å samarbeide med Sverige. De har teknologi, vi har penger. Dette vil kunne berge for et svært viktig, godt og langsiktig teknologi- og utviklingssamarbeid med vårt naboland, der jagerfly også selvfølgelig vil være en del. Vi vet at svenskene har altfor mange fly, og i en overgangsperiode kan man selvsagt leie disse flyene. På sikt vil denne forsknings- og utviklingsavtalen, og det faktum at man har et flysamarbeid, også kunne medbringe et felles nordisk herredømme over luftrommet i Norden.

Det er ingen tvil om at dette er fullt mulig, og jeg tror at dette kommer til å tvinge seg frem sikkerhetspolitisk, rett og slett fordi vi kommer til å bli veldig mye alene. En slik utvikling vil også være fornuftig fordi mulighetene for gevinster innen forskning, utvikling og teknologi er så enorme. Hvorfor ikke samarbeide med Sverige i Norden når vi faktisk gjør det i Afrika?







Nye kampfly er sikkerhetspolitisk svært relevant

Storingsrepresentant og leder i forsvarskomiteen,
Jan Petersen (H)

Jeg må innlede dette innlegget med å innrømme at jeg er litt usikker på hvordan jeg skal nærme meg dette stoffet. Jeg har ikke valgt tittelen på innlegget selv, men legger heller ikke skjul på at jeg er fullstendig enig i at nye kampfly er sikkerhetspolitisk svært relevant. Tittelen er derfor stort sett dekkende for det jeg mener. Spørsmålet er snarere hvor dypt det er nødvendig å gå inn i denne problemstillingen nå. Før jeg sier mer om dette, ønsker jeg derfor å innlede litt om bakgrunnen for hvorfor jeg meldte meg på dette seminaret. Det henger sammen med hvordan det politiske liv, og ikke minst opposisjonen, skal forholde seg til hele kampfly-spørsmålet. Jeg tror at det kan være et poeng å formidle litt om hvordan den politiske prosessen frem mot en eventuell beslutning om kjøp av nye kampfly kan komme til å arte seg.

Formelt sett er kampflyene ikke en aktuell sak i Stortinget i dag, ettersom Stortinget behandler saker det blir forelagt av regjeringen. Likevel er det selvfølgelig en stor debatt «der ute», som det heter, uten at vi har det avveidende materialet som Stortinget trenger når det skal gå dypt inn i en sak. Dette skaper en del frustrasjon, fordi det ikke er vanskelig å se for seg at når kampfly-saken formelt når Stortinget, vil den kunne være et *fait accompli*. Stortingets oppgave vil på mange måter være å si ja eller nei til kjøp av nye kampfly. Vi må være åpne og si at Stortinget neppe vil være en del av den løpende beslutningsprosessen.. Dette stemmer jo ikke helt overens med de ambisjonene en del av oss stortingsrepresentanter har, særlig beslutningens størrelse og implikasjoner tatt i betraktning. For oss stortingsrepresentanter betyr dette på mange måter at vi må se etter og påta oss en rolle som er reell. Når det er viktig, er det fordi jeg tror at hvis denne debatten skal kunne nå ut i den brede offentligheten, så vil Stortingets engasjement være helt avgjørende for at den virkelig når vidt. Med mindre Stortinget engasjerer seg, vil debatten føres i fagmiljøene og forbli der. Dette er altså bakgrunnen for min deltagelse på seminaret og premissene mine for å være med i debatten.

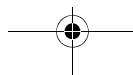


Slik jeg ser det er det fire spørsmål Stortinget i hovedsak vil måtte besvare. Det ene er spørsmålet *om* vi skal kjøpe kampfly. Er svaret på dette ja, er vi inne på *når*, *hvor mange* og *hvilke*. Det er på mange måter de tre siste problemstillingene som er interessante, selv om jeg altså er blitt bedt om å besvare det første spørsmålet. Når jeg ikke har tenkt å bruke så mye tid på dette spørsmålet, er det fordi dette på mange måter rett og slett ikke lenger er et politisk spørsmål i Norge i dag. Forsvarsministeren meldte i sitt innlegg klare kort på bakgrunn av regjeringens behandling. Bjørn Jacobsen sier videre at han har vært hjelpsom i SVs stortingsgruppe for å gi tilslutning til regjeringens syn. Det er stor sannsynlighet for at verken Høyre eller Fremskrittspartiet kommer til å angripe den beslutningen. Dette spørsmålet er derfor på sett og vis ikke-eksisterende i det politiske liv. Følgelig kommer jeg heller ikke til å bruke så mye tid på denne problemstillingen, med mindre vi skulle frykte at det på et eller annet tidspunkt skulle bli en «backlash» i prosessen. Dette tilbakeslaget kan komme til å skje fordi kampflyprosjektet kommer til å koste så mye at noen vil kunne få kalde føtter i forhold til om beslutningen er riktig eller ikke.

Om så skjer, er det viktig å ha argumentasjonen for kjøp av nye kampfly klart for seg med tanke på en debatt i det offentlige rom. Slik situasjonen er nå, er vi ikke på dette stadiet. Med unntak av prislappen, opplever jeg ikke at det er noen stor uenighet om at vi på et eller annet tidspunkt må erstatte våre eksisterende jagerfly. Når jeg likevel nevner at vi på et eller annet tidspunkt vil kunne få et tilbakeslag, er det fordi den økonomiske størrelsesordenen jo er enorm. Prislappen må på en eller annen måte håndteres, og dette lar seg ikke gjøre med kreativ budsjettføring. Dette blir en stor investering uansett hvordan man budsjetterer, og det er en realitet vi må ta innover oss.

For å komme tilbake til spørsmålet *om* vi skal foreta dette innkjøpet, hva er i så fall den sikkerhetspolitiske rammen? Her må jeg innrømme at amatører i meg begynner å ta noen steg tilbake, fordi både forsvarsministeren og forsvarssjefen har vært meget tydelige på hva de sikkerhetspolitiske rammene er, resonnementer jeg på mange måter er helt enig i. Jeg er overhodet ikke uenig i at vi må sørge for økonomisk balanse for Forsvaret. Dette innebærer imidlertid at investeringene igjen blir et problem, fordi Forsvaret må se disse tingene i sammenheng. For bare å gå raskt igjennom de begrunnelsene som legges til grunn av forsvarssjefen, vil jeg understreke at jeg er enig i hans resonnementer med tanke på tilstedeværelse, altså at vi rett og slett må være til stede der hvor vi har et ansvar. For Norges del, med sine store havområder, utgjør dette samlet sett et svært område, hvor både hurtighet og rekkevidde er viktig.

Imidlertid har jeg lyst til å legge til en liten ting når det gjelder resonnementet knyttet til nordområdene. Det er ikke den minste tvil om at kampfly,

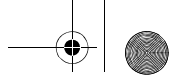




eller eventuelt Kystvakten eller andre uttrykk for norsk makt, er viktige i de områdene hvor det juridiske er helt klart. Likevel er jeg rimelig sikker på at denne tilstedeværelsen er irrelevant når det gjelder for eksempel debatten om delelinjen, som må løses på et helt annet grunnlag. Det samme gjelder spørsmålet om Svalbardsokkelen. For øvrig mener jeg at vi har en usedvanlig god sak når det gjelder Svalbardsokkelen, selv om mange andre land ikke er enig i det. Studerer man imidlertid saken grundig, føler jeg meg rimelig sikker på at det ikke er grunn til å være så beskjeden med det norske standpunktet som det mange norske politikere er. Med disse to unntakene, er jeg imidlertid enig i forsvarssjefens argumentasjon, og lar derfor spørsmålet ligge.

Jeg er for øvrig enig i forsvarssjefens understreking av behovet for situasjonsforståelse og den rollen kampflyene kan spille i så måte, og jeg er enig i hans fremstilling av flyenes rolle med tanke på asymmetriske trusler. Jeg er også enig i det som ble sagt om den konvensjonelle restutfordring. På det siste punktet tror jeg imidlertid vi skal forberede oss på en smule debatt når Forsvarsstudie 07 kommer. Jeg tror også det er viktig for oss amatører å understreke at det er en viss skepsis overfor scenarietegnere når det gjelder trusler av denne art. Ikke fordi scenariene ikke er fornuftige, men fordi den erfaringen vi har fra det forrige århundret er at de helt skjellsettende begivenhetene, som de to verdenskrigene og opphøret av den kalde krigen, på ingen måte var forutsagt av eksperter lang tid på forhånd. Det forteller oss at uansett hvor mange historikere, statsvitere og andre eksperter vi har, så er det grenser for hva vi er i stand til å forutse om utviklingen fremover.

Vår manglende evne til å kunne forutsi utviklingen fremover, tilsier også at selv om det er viktig å tegne scenarier for å kunne bruke pengene på den best mulige måten ut fra de forutsetningene som finnes, må likevel fleksibilitet ligge i bunnen. Vi må vektlegge evnen til å kaste seg rundt, evnen til å gjøre andre ting, evnen til å bygge opp i andre retninger enn det man opprinnelig så for seg. Jeg tror derfor at denne lærdommen vil måtte ligge der, noe som gjør at det nylig nedsatte Forsvarspolitisk utvalg etter mitt skjønn ikke behøver å bruke altfor mye tid på å begrunne hvorfor vi skal ha et forsvar. Jeg mener sågar at vi ikke trenger en konkret begrunnelse. Det ligger i ryggmargen, fordi det er slik at Forsvaret er en forsikring mot det ukjente. Man trenger derfor ikke tegne all verdens scenarier for å begrunne Forsvarets eksistens. Hvis vi nå klarer å holde orden på det som har med fleksibilitet å gjøre, koblet sammen med en viss skepsis til scenarietegnere, så vil jeg kunne si meg enig med forsvarssjefen og hans argumentasjon også på dette punkt. Men nettopp det at man ikke trenger å begrunne så nøye, gjør at jeg vil kunne stå opp og si at en viss form for konvensjonell tenkning på dette området vil få aksept også ute.

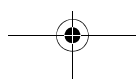


Når det gjelder internasjonale operasjoner, merket jeg meg med stor interesse det forsvarssjefen sa om luftmaktens betydning, nemlig at Nato greier seg med relativt små landstyrker i Afghanistan nettopp fordi luftmakten er så overlegen. Dette er en uhyre viktig beskjed å gi til oss politikere, for er det noe sted vi har minimumsfaktorer, så er det nettopp på andre typer innsatser. Dette forteller oss derfor hvor viktige kampflyene egentlig er i denne typen sammenheng. Som Bjørn Jacobsen var inne på, vil FN sannsynligvis komme til å etterspørre andre ting enn kampfly i fremtiden, men det er ikke alltid FN vil være det riktige svaret for en del av de internasjonale operasjonene. En del av dem er av en slik art at de krever mer muskler enn det FN tradisjonelt har hatt, og hvis FN ikke er parat til å etterspørre den typen ting, er det andre operatører, for å bruke det uttrykket, som i så fall bør inn, slik det er i Afghanistan.

Det er derfor et interessant perspektiv Bjørn Jacobsen trekker opp, men konklusjonen hans er jeg uenig i. Dette medfører kanskje også at det som har vært opplest politikk, nemlig at vi absolutt nå må ha operasjoner i FN-regi i større utstrekning, etter mitt skjønn må etterprøves. Det viktigste er ikke å spørre om hvem som skal være operatøren, det viktige er hvilken operasjon vi skal delta i, og hvilket oppdrag vi skal løse. På bakgrunn av dette finner vi så den operatøren som er den best egnede, når vi først har bestemt oss for hva vi skal gjøre. FNs viktige oppgave i internasjonale operasjoner er å sørge for at det er legitimitet og at det skapes et grunnlag for det som gjøres. Hvem som faktisk gjør det fremstår for meg som et mer faglig og praktisk spørsmål, selv om implikasjonene av dette spørsmålet er store.

Så ønsker jeg å nevne et sikkerhetspolitisk aspekt som noen har forsøkt å selge, og som jeg er uenig i, nemlig at valg av fly kan tolkes som et uttrykk for en sikkerhetspolitisk holdning. Det har vært hevdet i det offentlige rom at den tradisjonelle forbindelsen Norge har hatt med USA tilsier at vi kjøper derfra. Siden jeg flere ganger i norsk debatt har vært ansett som Washingtons puddel, kan jeg med hånden på hjertet si at dette er jeg helt uenig i. Kjøper vi et europeisk fly, kjøper vi det fra våre europeiske Nato-allierte, kjøper vi amerikansk, kjøper vi fra våre amerikanske Nato-allierte, og kjøper vi fra Sverige, så kjøper vi i hvert fall fra noen som ligger oss meget, meget nær, selv om de har et stykke å gå i alliansesammenheng. Et sentralt argument er derimot at det muligens er mer å lære av amerikanerne i praktiske operasjoner enn det vi kan lære av svenskene, men dette er en annen form for argumentasjon enn at valg av flytype skal gi uttrykk for en slags sikkerhetspolitisk tilhørighet.

For øvrig er det et par spørsmål jeg ønsker å behandle raskt, for derigjennom å tilkjenne opposisjonens holdning. Det ene er: Gitt at vi skal ha nye





kampfly, *når* skal vi i tilfelle anskaffe dem? Dette spørsmålet står for meg som et rent regnestykke, hvor Forsvaret må gi oss råd. Når Forsvaret og øvrige eksperter sier at 2008 er året da en slik beslutning bør tas, aksepterer jeg det. Hvis 2010 fremstår som et godt tidspunkt, aksepterer jeg det også. Dette er mer en beregning av hva som er økonomisk fornuftig, og hva som er fornuftig med tanke på de tilbudene som er innhentet. Dette ser jeg på som et rent praktisk spørsmål. Det jeg imidlertid føler meg helt sikker på, er at tidspunktet uansett vil komme, slik at det egentlig bare er å fastsette dette så fort som mulig. Sånn sett er det ikke knyttet avgjørende politiske føringer til dette spørsmålet, annet enn at vi tar til etterretning det som hittil har vært sagt.

Det vi derimot kunne interessere oss mer for, som også henger sammen med pris, er *hvor mange* fly vi skal kjøpe. Dette er nok et av de spørsmålene vi politikere vil bli forelagt når saken måtte komme til Stortinget, og jeg ønsker derfor ikke å foregripe for mye. Jeg sier meg likevel enig med forsvarssjefen i at innkjøp av et nytt kampflyvåpen er helt i grenseland av hva et lite land som Norge egentlig har råd til, og derfor er jeg også enig i hans argumentasjon om at det å få til så mye samvirke med andre land som mulig er en viktig faktor. Jeg setter likevel et spørsmålstegn ved om den listen over land som forsvarssjefen nevnte,¹ er den eneste mulige listen over land vi kan samarbeide med. Forsvarssjefens liste la nok muligens føringer for sluttresultatet som er sterkere enn det de egentlig burde være.

Jeg vil også si at noen av de begrepene som er introdusert i den offentlige debatten, på mange måter er akseptert av det politiske miljøet. Et av de viktigste begrepene er «kritisk masse». Det betyr at det er en klar forståelse i Stortinget om at det er en grense for hvor langt man kan trekke ned en kapasitet før det ikke lenger er et poeng å beholde den i det hele tatt. Det tror jeg har møtt forståelse, men det kan i denne sammenhengen være en dyrekjøpt forståelse. Dette bringer meg til spørsmålet om budsjetter. Vi går nå inn i behandlingen av neste fireårsprogram for Forsvaret, på bakgrunn av Forsvarsstudie 07 og Siri Bjerke-utvalgets innstilling. Jeg tror vi allerede nå må begynne å bekymre oss en del for budsjettene størrelse. Jeg understreker at jeg ikke nå skal forsøke å skyve ansvaret over på andre, ettersom jeg har like mye ansvar for budsjettene størrelse selv. Men vi har altså de senere årene hatt en svakt

1 Petersen henviser her til en illustrasjon til forsvarssjef Sverre Diesens innlegg, hvor samvirke mellom luftforsvarselementer fra Danmark, Nederland, Belgia, Portugal og Norge innenfor rammene av European Participating Air Forces (EPAF)/European Expeditionary Air Wing (EEAW)-samarbeidene, ble trukket fram som eksempel på flernasjonalt samarbeid. (red.anm.)

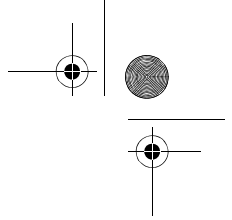


nedadgående spiral i budsjettene, ikke så mye at det skaper problemer fra et år til et annet, men det er klart at når budsjettene minker hvert år, vil man etter hvert få et kjempeproblem.

Dette er grunnen til at i hvert fall mitt parti i år sa stopp, og la oss på det nivået vi hadde i 2006. Det er nok sannsynligvis også i minste laget, slik at jeg på ingen måte tror at det er skrevet i stein at forsvarsbudsjettet skal være på 30 eller 31 milliarder kroner. Jeg tror vi nå er kommet dit hen at vi må se på muligheten for igjen å bringe budsjettspilen oppover. Jeg sier ikke at det blir lett, men at det nå etter hvert må være politisk vilje til å gjøre det. Politisk vilje er avgjørende. Det finnes nemlig ingen mekanismer for å få disse tingene til, annet enn at det må være vilje i den avsluttende budsjettkonferansen i regjeringen for å holde på det ønskede beløpet. Jeg har vært med på dette fire ganger og kjenner dynamikken. Situasjonen er alltid så desperat at man tar penger der de finnes. Her ligger det et problem for Forsvaret, fordi det alltid er mulig å saldere på kort sikt, men dette fører da til problemer på lang sikt. Det dette betyr, er at man må ha såpass mye styrke at man evner å holde på sluttsummen og ikke blir angrepet når det dukker opp andre gode og mer umiddelbare formål. Dette vil derfor være en viktig del av behandlingen av langtidsprogrammet til neste år. Den aller viktigste delen av denne behandlingen vil imidlertid ikke være å bli enige om sluttsummen for neste fireårsperiode, men snarere evnen til å implementere dette vedtaket hvert eneste år deretter, for det er der det alltid går galt.

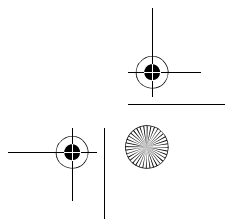
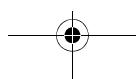
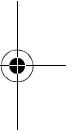
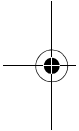
Avslutningsvis vil jeg bare kort behandle spørsmålet om «hvilket fly?», noe jeg selvfølgelig ikke har noe grunnlag for å si noe om. Jeg har likevel merket meg at generalinspektør Nodeland benyttet en uhyre interessant formulering, nemlig at alle de tre kandidatene er *likeverdige*, men likevel ikke *like egnede*. Det er etter mitt skjønn en fiks formulering, som jeg oppfatter dit hen at alle tre kandidater oppfyller visse minimumskrav. Det generalinspektøren sier, er etter mitt skjønn likevel at de tre flyene ikke er like gode i forhold til de kriteriene som bør stilles og legges til grunn for flykjøp. Med denne problemstillingen kommer vi inn på den debatten som Stortinget etter hvert må ta, men foreløpig ikke har noe grunnlagsmateriale for, nemlig debatten om hva disse flyene skal gjøre. Hvordan skal flyenes oppgaver defineres, og hvordan er de ulike kandidatenes egenskaper sett opp mot disse oppgavene?

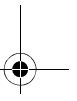
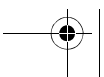
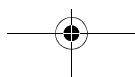
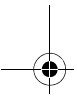
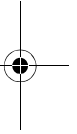
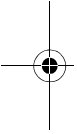
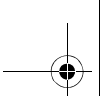
For meg fremstår disse spørsmålene som helt sentrale. I den sammenhengen ønsker jeg å være veldig tydelig overfor fagmiljøet. I debatten rundt kampflykjøpet fremmes det ofte argumentasjon om å ta hensyn til landet som helhet, gjenkjøp, og så videre, men dette er forhold vi politikere skal ta oss av. Derimot er det helt avgjørende at anbefalingen vi får fra Forsvaret til syvende

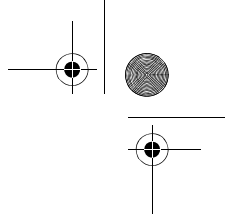


Nye kampfly er sikkerhetspolitisk svært relevant

og sist kun dreier seg om de spørsmålene som er av fagmilitær art. Det er svært viktig at vi politikere får innblikk i de fagmilitære vurderingene, det vil si hvilket alternativ som fagmilitært best fyller kravene som stilles på bakgrunn av de oppgavene som skal løses. På bakgrunn av dette kan så vi politikere foreta avveininger i forhold til budsjetter, gjenkjøp og andre ting. Da kan det godt hende at vi må kompromisere, men i et demokrati er det meget viktig å få denne debatten ut i det offentlige rom, slik at vi vet hva som er hva. Hvis det er slik at anbefalingen fra Forsvaret også farges av gjenkjøpsspørsmål eller vurderinger knyttet til hvor mye penger som kommer til å befinne seg på forsvarsbudsjettet i fremtiden, blir vurderingskriteriene for oss politikere uklare. Det er imidlertid avgjørende viktig å forstå hvem som driver med hva, og dette er det viktigste budskapet jeg ønsket å få frem i dette innlegget.







Kan fremtidens sikkerhetspolitiske situasjon forutsis?

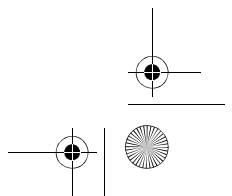
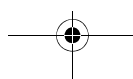
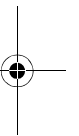
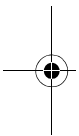
Professor Torbjørn L. Knutsen, Luftkrigsskolen/NTNU

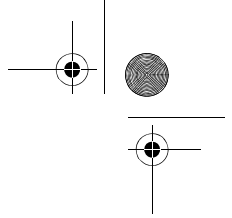
Det er lett pinlig for meg å bli spurt om å vurdere den sikkerhetspolitiske situasjonen i fremtiden. Og jeg kan like godt tilstå med en gang: Det meste av det jeg vet om å forutsi fremtiden har jeg ikke lært på skoler eller universiteter. Det jeg kan om emnet har jeg lært i andre etasje i et av de gamle, smale husene i Georgetown i Washington D.C., hos Madame Rosmerta. Hun avverterte sine tjenester på et skilt over døra: «Your fortune foretold».

I

Mme. Rosmerta var spåkone. Og av henne lærte jeg to viktige ting: For det første at min fremtid var lys. For det andre at det finnes to grunnleggende måter å si noe om fremtiden på: Den ene måten er å kontakte en allvitende makt. Den andre er å anvende et allment sekulært prinsipp på et konkret tilfelle. For den utenforstående kan de to metodene fortone seg som ganske like; men det er et grunnleggende ontologisk skille mellom de to: Den første forutsetter at det eksisterer en allvitende guddom som lar seg kontakte. Og i vår sekulære tid har denne forutsetningen ikke lenger den respekten som den engang hadde.

Den andre metoden bygger på ideen om at verden er enhetlig og lovmessig, og at det finnes universelle prinsipper som legger tunge føringer på verdens begivenheter. Det gjelder bare å finne disse prinsippene og fremskrive dem eller anvende dem på en konkret situasjon. Økonomer, sosiologer og andre samfunnsforskere er flinke til nettopp dette. Samfunnsforskerne går frem med tre logiske skritt: Det første går ut på å lese historie – å studere fortidens begivenheter nøye. Det andre går ut på å finne et mønster i fortidens begivenheter. Det tredje skrittet er å bruke dette mønsteret som et drivende historisk prinsipp – å fremskrive mønsteret og postulere en historisk trend inn i fremtiden.





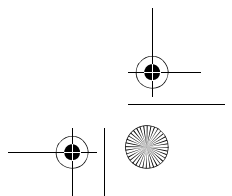
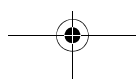
Mme. Rosmerta kalte dette spådomskunst. Økonomene kaller det helt andre ting. De kaller det for eksempel trendanalyse. Forskjellen mellom samfunnsforskerne og Mme. Rosmerta ligger i to ting. Den mest åpenbare forskjellen ligger i hjelpemidlene. Der spådamen bruker gammeldags utstyr – terninger, tarotkort og krystallkule – der bruker samfunnsviterne mer imponerende hjelpemidler. De bruker for eksempel datamaskiner med program for stokastiske beregninger. Den andre forskjellen er at Mme. Rosmerta i sin analyse la mer vekt på det konkrete tilfellet enn på det allmenne prinsipp. Hun leste lite historie, etter det jeg kunne bedømme. Men hun snakket med folk. Hun trakk på sin egen livserfaring og på *common sense*.

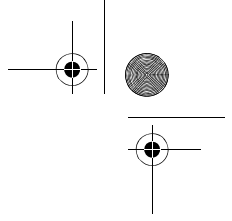
II

Har Mme. Rosmerta noe med dette luftmaktseminarets tema å gjøre? Berører det i det hele tatt Norges sikkerhet og forsvar? Ja, i høy grad. De nye flyene som det skal bevilges penger til, skal realiseres om noen år. De vil ha sin funksjonstid et stykke inn i fremtiden. Kan samfunnsforskningen si noe om den fremtiden som de nye flyene skal fungere i? Det kan den. Spørsmålet er om den kan si noe som vi kan stole på. For analyseresultatet beror i stor grad på valg som samfunnsforskeren gjør allerede i forkant av studien: Hvor langt historisk tidsrom han beslutter å studere i analysens første trinn, hvilke historiske begivenheter han velger å stille i fokus i analysens andre trinn, for ikke å snakke om hvilke mønstre og prinsipper han finner i disse fortidige begivenhetene.

Hvis han fokuserer på storpolitiske variabler som krig og fred over en periode på 40 eller 50 år, vil han i senere år finne et klart og *lineært* mønster: Det er blitt stadig mindre krig i verden; antallet interstatlige kriger har gått ned de siste halvt hundre år. Hvis vi fremskriver dette *lineære* mønsteret, så venter en ny og fredelig æra i fremtiden. I en slik æra klarer Norge seg utmerket alene. Penger som hittil har vært øremerket militærbudsjettet kan investeres i skoler, sykehus og infrastruktur.

Hvis forskeren fokuserer på storpolitiske variabler over en periode som er ti ganger så lang, finner han også en rimelig klar trend. Den er imidlertid *syklisk*: Over de siste 400–500 år har verden opplevd flere stormaktskonflikter: Fire av dem var opprivende stormaktskriger av om lag 30 års varighet – trettiårskrigen (1618–1648), den spanske arvefølgekrigen (1671–1713), napoleonskrigene (1791–1814), og første og andre verdenskrig (1914–1945). Disse stor-krigene har vekslet med lengre epoker med stabilitet og relativ fred. Hver



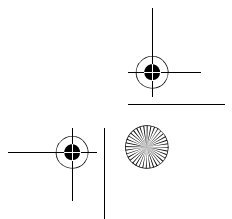
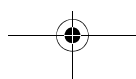


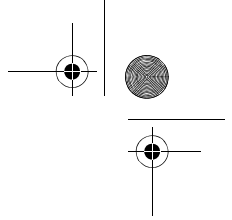
storkrig endte i fredsavtaler som innledet en periode med stabilitet og orden. Disse fredsavtalene forvitret imidlertid etter 50 eller 60 år. Da begynte stormaktsgnisningene på ny. Hvis vi fremskriver dette *sykliske* mønsteret, skulle en femte runde med stormaktskonflikter være like om hjørnet. Da gjelder det for Norge å være forberedt. Landet må snarest befeste sine tette allianseforbindelser og skaffe best mulig militært kamputstyr – inkludert nye kampfly.

Hvis samfunnsviteren velger å studere et mellomlangt tidsrom – et som dekker 150–200 år, vil han finne igjen den optimistiske lineære trenden fra det korteste perioden; det vil si at over tid blir det stadig færre kriger mellom stormaktene, og fredsperiodene blir stadig lengre. Men han vil også finne igjen et par av storkrigene fra den lange perioden, og oppdage en annen trend: selv om stormaktskriger bryter ut sjeldnere, så blir våpensystemene stadig mer effektive over tid. Krigene er mer ødeleggende og katastrofale enn noen gang før.

Det er mange problemer med samfunnsvitenskapelige analyser av fremtiden. Det er ikke dermed sagt at Mme. Rosmerta tilbyr noen problemfri alternativ metode. Men dette skal hun ha: Hun gjorde ikke noe forsøk på å skjule at det var vanskelig å forutsi fremtiden. Hun var faktisk svært klar på dette punktet. Og hun understreket det: «Fortune telling is not an exact science!» Og når jeg tenker etter, så er vel dét den tredje tingen jeg har lært av Mme. Rosmerta: At det er vanskelig å spå. Ikke fordi fremtiden er uklar, men fordi den er uferdig. Fremtiden er et ubeskrevet blad, et blankt ark som vi selv skal fylle og utforme.

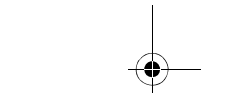
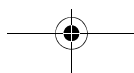
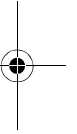
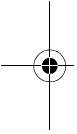
Hvis en spådom om noen år skulle vise seg å slå til, så er det ikke fordi en kyndig person klarte å skue 20 eller 30 år inn i fremtiden. Det er heller slik at spådommen kan ha virket ansporende, at den antydte et mål som det var verd å fokusere på og arbeide frem mot. Slik sett er det et svært uklart skille mellom det å forutsi fremtiden og det å formulere en politisk programerklæring. Slik sett inneholdt Mme. Rosmertas spådomskunst en god porsjon ansporende individpolitikk. Det konkrete tilfellet var viktigere for henne enn skjebnetunge trender og allmenne, sekulære prinsipper. Inntrykket hun fikk av individet som kom til henne, var nok det viktigste vurderingsgrunnlaget for hennes analyse. Derfor snakket hun mye med folk under seansen. Hun lærte sine kunder å kjenne. Men hun ga likevel vage skisser av den enkeltes fremtid. Hun overlot til den enkelte å fylle ut detaljene selv. Det var opp til den enkelte å utvikle skissen til et bilde.

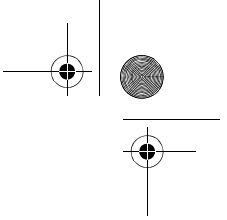




III

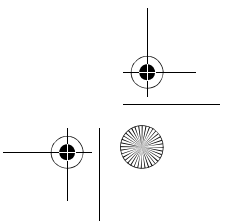
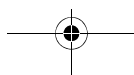
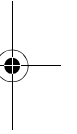
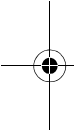
La meg til slutt summere opp hva jeg lærte av Mme. Rosmerta: For det første at min fremtid var lys. (Hvis jeg hadde betalt henne mer, ville min fremtid kanskje ha fortonet seg enda lysere?). For det andre at det finnes to grunnleggende måter å si noe om fremtiden på; den ene baserer seg på teologi, den andre på historiske mønstre. I tillegg lærte jeg at det er vanskelig å spå – av den enkle grunn at fremtiden ikke er laget ennå. Dette siste poenget kom tilbake til meg da jeg for noen år siden gikk forbi det smale huset med det lille etablissementet hennes. Da hang det et håndskrevet skilt i vinduet i andre etasje: «Out of business», stod det. Min første tanke var litt sentimental; jeg tenkte at det var synd. Min andre tanke var mer stoisk og samfunnsvitenskapelig: At det burde hun ha forutsett!

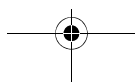
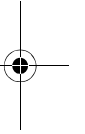
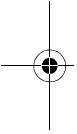


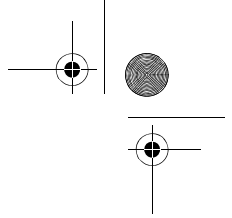


Del 3

Kapasiteter og alternativer







Hvilke roller kan et kampfly fylle i fremtiden?

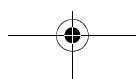
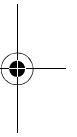
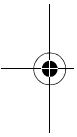
Brigader Morten Klever, sjef luftoperativt inspektorat

For Norge er et fastpunkt vår strategiske beliggenhet i skjæringspunktet mellom USA, Russland og EU. Med vår beliggenhet må et troverdig forsvar bestå av sentrale kapasiteter innen land-, sjø- og luftstyrkene. Disse må kunne utføre et vidt spekter av oppgaver, fra overvåkning, suverenitets håndhevelse, myndighetsutøvelse og krisehåndtering her hjemme, til å kunne inngå i internasjonale koalisjonsstyrker ute. Dette er etter hvert kjent stoff, og jeg har ikke tenkt til å gå inn på detaljene og politikken i dette, men ønsker snarere å dvele litt ved kampflyets roller i fremtiden. Man kan se for seg kampflyet i en militærstrategisk rolle og en mer politisk rolle, og det følgende kan kanskje derfor defineres som kampflyets rolle i utvidet forstand: Kampflyet er nasjonens eneste langtrekkende våpenplattform som kan benyttes strategisk mot en eventuell motstander.

Det må riktignok bemerkes at spesialstyrker også har denne evnen, og at dette ikke er en uttalt norsk strategi. Man skal derfor være varsom med å fremføre et slikt synspunkt, men mitt poeng er å påpeke at usikkerhet vil skapes hos en eventuell motstander så lenge kampfly er en del av Norges forsvar. Strategisk og operasjonelt vil kampfly gi en fysisk så vel som en psykisk dimensjon. Kampfly påvirker en motstanders handlefrihet og psyke – «kampfly er til stede uten å være til stede». Dette gjør kampflyet ved å stå klar til innsats på dypet, «out of sight, out of reach». Det kan derfor ses som riset bak speilet eller slegga bak ryggen.

En tredje rolle i denne sammenhengen vil være kampflyet som alliansebygger. Dette er meget relevant i dag, ved at kampflyet kan underbygge alliansetilhørighet. Det å kjøpe, eie, videreutvikle og samarbeide om kampfly vil på grunn av dimensjonene knyttet til kostnader og kampkraft binde nasjoner sammen. Integrasjon, interoperabilitet, logistikk og industri gjør kampfly til en plattform for brobygging.

Noe vi må ta med oss videre når vi snakker om kampflyets roller, er de generelle utviklingstrekkene knyttet til krisehåndtering. Det blir stilt større krav til fremtidens plattformer ettersom disse blir tjenesteleverandører av et meget bredt rollespekter innenfor rammene av *Nettverksbasert Forsvar* (NbF)





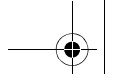
og *Effektbaserte Operasjoner* (EBO). NbF kommer jeg litt tilbake til, men hva er nå det nye i EBO? Etter min mening er EBO en kombinasjon av teknologisk utvikling, som har muliggjort et betydelig forbedret informasjonsgrunnlag, et endret trusselbilde, og det faktum at det vestlige syn på tap av liv er endret. Konsekvensen av disse endringene er at stadig flere nasjoner ønsker å nærme seg konfliktløsning på en annen måte enn den tradisjonelle tilnærmingen, hvor ødeleggelse har hatt en tendens til å bli et mål i seg selv, og ikke et middel slik det ideelt sett bør være. *Effektbaserte Operasjoner* har derfor blitt lansert som et konsept og begrep i forsvarsplanleggingen både i Norge og en rekke andre land.

Jeg vil kort skissere noen viktige konsekvenser for utvikling av den luftmilitære delen av *Effektbaserte Operasjoner*. I det følgende fokuserer jeg kun på den militære delen av EBO, og ikke på EBO som en storstrategi hvor alle statens virkemidler anvendes koordinert og synkronisert.

For det første mener jeg at fremtidens kampfly må kunne utnytte et bredere spekter av effektorer, herunder presisjonsvåpen og ikke-dødelige våpen. Om de ikke har det, må utviklingspotensialet være til stede i takt med utviklingen av ny teknologi, og da til en akseptabel prislapp. Behovet skyldes primært økt deltagelse i internasjonale operasjoner, hvor det kreves at skade på mennesker og materiell begrenses mest mulig. Dette må til for å opprettholde støtten for innsatsen, samtidig som nasjonsbyggingen etter konflikten gjøres lettere.

Presisjonsvåpen har til hensikt å øke sannsynligheten for treff i målet, mens ikke-dødelige våpen har til hensikt å midlertidig sette materiell eller mennesker ut av spill. Samlet sett gir disse en økt evne til såkalt gradert virkning. Luftforsvarets satsing på presisjonsvåpen, og i fremtiden også på ikke-dødelige våpen, er derfor en nødvendig og naturlig utvikling som vil være i tråd med den internasjonale trenden i synet på bruk av maktmidler og forandrede sikkerhetspolitiske krav.

For det andre må Luftforsvaret fortsette utviklingen av NbF. Jeg anser EBO som en naturlig utvidelse og forlengelse av de mulighetene som ligger i NbF. Dette er grunnlagt i at informasjonsgrunnlaget som er fremskaffet gjennom omfattende nettverk, også vil være et kritisk element for å kunne gjennomføre EBO. Som kjent vil ikke et presisjonsvåpen være mer presist enn informasjonen som ligger til grunn for bruken av det. Skal dette være mulig, stilles det svært store krav til interoperabilitet, hvilket kanskje er det aller viktigste elementet i et nettverksbasert forsvar. Effektiv bruk av presisjonsvåpen krever tilgang på tidsriktig informasjon samt et nettverk for å distribuere denne informasjonen. EBO kan derfor betraktes som det *utøvende* leddet i et



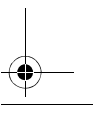
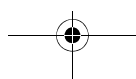
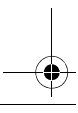
utvidet nettverksbasert forsvar, der vår mulighet og evne til å omsette informasjon til rett effekt, på rett sted og til rett tid ved hjelp av ledelse, blir det sentrale i operasjonen. I så måte kan man si at NbF er middelet, mens evnen til EBO er målet.

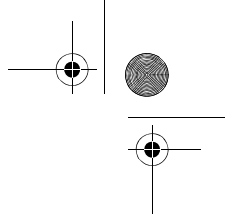
For å få et bilde av hvor kampflyet spiller en rolle i denne fremtiden, velger jeg å starte med luftmaktvisjonen 2025. Her ligger kjernekapabilitetene fast inn i fremtiden, men den relative vektleggingen kan forskyves med det nye kampflyet. Valg av det rette kampflyet med de rette kapasitetene vil gi oss et enormt potensial med hensyn til informasjonsinnsamling og utnyttelse. Ser vi på de tidligere uttalte fortrinnene ved kampfly (H2R – høyde, hastighet og rekkevidde), ser vi klart at kampflyet er et verktøy for K2-kjeden (kommando og kontroll, selve navet i luftmaktshjulet) – altså der ledelse skal utføres. Og det vil det i enda større grad være i fremtiden. Igjen ser vi at bildet kompletteres i retning av hvor ryggraden i fremtidens nasjonale NbF- og EBO-konsep-ter ligger, nemlig i kampflyet, i et utvidet rollemønster.

Luftkontroll, som er en av kjernekapabilitetene i luftmaktshjulet, utføres daglig og gir samfunnssikkerhet. Luftkontroll gir opplevelse av trygghet og derfor også en faktisk trygghet. Det er en forutsetning for andre forsvarsgreners handlefrihet, og kampfly er og vil være det viktigste, om ikke eneste, strukturelement for å oppnå dette. Den rette kombinasjonen av «stealth» (både visuell og elektronisk signaturreduksjon), våpen, og aktive og passive sensorer, vil gi fremtidens kampfly en boble av luftoverlegenhet eller det vi kan kalle usårbarhet rundt selve plattformen. Dette vil igjen kunne øke effektiviteten.

En annen kjernekapabilitet jeg allerede har vært inne på, er presisjonsengasjement. Med dette mener jeg at fremtidens kampfly tilnærmer seg konfliktløsning på en annen måte enn tidligere, gjennom utviklingen av plattformen som effektor. Målet og evnen vil være gradert ild med gradert virkning i hele konfliktspekteret. Ser vi på konseptutviklingen kombinert med den teknologiske utviklingen, ser vi at det raskest voksende rollespekteret for kampflyet ligger innenfor det jeg vil kalle «non-traditional ISR» (Intelligence Surveillance & Reconnaissance). Kampfly er et system i systemet, hvor virkeområdet er strategisk, operasjonelt og taktisk. Kampfly er først til stede, er fleksibelt anvendbart, og er gripbart i ytterste forstand. Kampfly kan operere integrert i nasjonal kommando og styrkestruktur, eller i internasjonal styrkestruktur dersom systemene er interoperable.

Kampfly kan, som jeg sa tidligere, «være til stede uten å være til stede». Teknologien vil dessuten gi evne til å oppdage land-, sjø- og luftaktivitet gjennom systemer som radarvarsler, passiv/aktiv radar og passive elektroop-



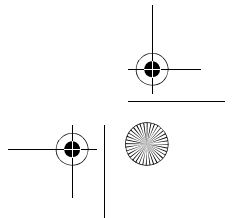
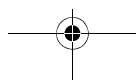
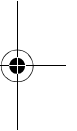
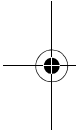


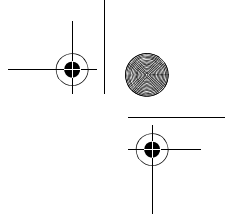
tiske system, som alle bygger bilde av annen aktivitet. Ledelsen kan velge om de vil «støvsuge» området som kampflyet opererer i for informasjon om styrkeklassering og mulig intensjon, som innebærer å vite litt om alt – eller de kan sette inn et «sugerør» mot et spesielt interessant objekt, med andre ord «vite alt om litt». Link 16 og *Sensor Fusion* gir deling av sanntidsinformasjon med andre grener og hovedkvarter, mens kampflyet som kommunikasjonsplattform via radio og Satcom gir mulighet til kontinuerlig kontakt med K2-apparatet (det vil si ledelsesapparatet). Kort sagt – informasjonsoverlegenhet ved utnyttelse av alle plattformens kapasiteter.

Som en oppsummering vil jeg si at kampfly er avgjørende for at:

- Forsvaret skal kunne løse sine oppgaver
- Norge skal opprettholde sin nasjonale selvråderett
 - Kampfly er nødvendig for *evnen*
 - Kampflyvåpenet signaliserer *viljen*

Et utvidet rollemønster utover dagens vil hovedsakelig ligge i plattformens evne til informasjonsinnhenting og -deling. Dette er som nevnt selve ryggraden i realiseringen av nye konsepter som NbF og EBO.





Kampfly – prikken over i-en?

Kadettene Petter Bjørgo, Kjell Ove Ertenstein, Tor Magnus Hjartøy og Trond Birger Nerberg

Kadett Petter Bjørgo

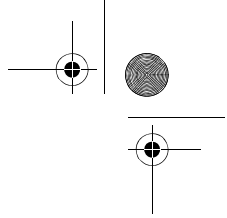
Innledning

Det synes i stor grad som tvilen er skjøvet til side, både militært og politisk – vi *skal* kjøpe nytt kampfly. Debatten om kampflykjøpet i media har i stor grad fokusert på hvilket kampfly Norge bør kjøpe når F-16 fases ut. Enkelte i debatten, spesielt fra venstresiden i norsk politikk, spør om hvorfor vi trenger kampfly. Spørsmålet er selvfølgelig betimelig, og burde muligens ha blitt debattert blant flere. I dette innleggets tittel har vi stilt oss spørsmålet: Er kampfly prikken over i-en? Med dette mener vi følgende: Er kampfly den kapasiteten som er mest uunnværlig når luftmilitære utfordringer skal håndteres?

For å gi svar på spørsmålet er det viktig å ha to ting klart. For det første må en ha en formening om hva et kampfly er, og hva det kan brukes til. For det andre bør en med en viss grad av sikkerhet vite noe om hvilken kapasitet og intensjon en vil stå overfor i fremtiden. Hadde dette vært klart, hadde svaret på vårt spørsmål vært relativt enkelt.

Når det gjelder hvilken eller hvilke kapasiteter vi står overfor, er dette helt klart det vanskeligste å si noe om. Hvem er vår fiende i fremtiden, og hvilken militær kapasitet kan true vår sikkerhet? Vi er for tiden opptatt av bekjempelse av terrorisme, men det har vi hovedsakelig bare vært siden 11. september 2001. Professor Torbjørn Knudsen snakket tidligere på seminaret om det å predikere fremtiden. Jeg vil allikevel minne om en annen Knudsen, nemlig statsminister Gunnar Knudsen, som hadde følgende forståelse for den sikkerhetspolitiske situasjonen i februar 1914: «For tiden er da forholdet det at den politiske himmel, verdenspolitisk sett, er skyfri».

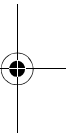
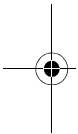
Videre må vi ikke glemme den kritikken spesielt utenriksminister Koht fikk for den utilstrekkelige forsvars- og utenrikspolitikken Norge førte forut for 2. verdenskrig. I så måte kan vel følgende sitat av den britiske politikeren og forfatteren John E. Powell sies å være treffende: «Historien er full av kriger som alle visste ikke ville inntreffe». Når det gjelder spådommer om militær



bruk av flyet, er videre følgende sitat av Ferdinand Foch, Allied supreme commander i 1918, passende: «Airplanes are interesting toys but of no military value». I dette innlegget vil vi derfor la spådommer om fremtiden ligge, og i stedet se nærmere på hva et kampfly er, og hva det kan brukes til.

Ny teknologi har gjort sitt til at kampfly den senere tiden er benyttet til blant annet rekognosering, eskorte av kjøretøy, innhenting av elektronisk informasjon, samt overvåking. Norges F-16 har i operasjoner over Afghanistan allerede fylt flere av disse rollene. Brigader Klever redegjorde i sitt innlegg for hvilke roller kampflyet kan få i fremtiden. Om alle disse rollene er nødvendig for å kunne kalle en flyplattform et kampfly, er noe usikkert. Rollene som er nødvendige for å ha et balansert luftforsvar trenger muligens ikke å ha noe med bestemte plattformer å gjøre. Rollene kan dekket av ulike plattformer med ulike egenskaper. Plattformene er ofte enten store og har lang rekkevidde, eller de er små og hurtige.

Det er ulike syn på hvilken plattformtype Norge bør prioritere i fremtiden. Dette vil vi nå illustrere i den kommende debatten, som vil utspille seg mellom kadett Hjartøy og kadett Ertenstein. Hjartøy mener kampflyet som tar utgangspunkt i jagerflyet bør prioriteres. Ertenstein mener vi har større plattformer med lengre rekkevidde, og som han mener vi vil være best tjent med å videreutvikle. Om kampflyet er prikken over i-en vil vi komme tilbake til mot slutten.

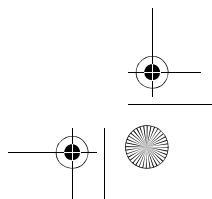
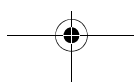


Kadett Tor Magnus Hjartøy (TMH) og Kadett Kjell Ove Ertenstein (KOE)

Debatt om plattformtype

TMH

La meg bare innlede med følgende; siden kampflyets inntreden på den militære arenaen har det hatt en helt spesiell status blant både sivile og militære. De siste årene har kirurgiske angrep og «pin point»-nøyaktighet vært noen av de mange lovordene som er blitt brukt om kampfly og deres anvendelse. Siden 1991 har kampflyet også, i større grad enn tidligere, blitt oppfattet som luftens altnuligmann. Våre egne kampfly speiler denne oppfatningen gjennom oppdateringene på 1990-tallet, som gjorde flyet i stand til lettere å utføre flere oppdrag med høyere kvalitet, gjerne til samme tid. Våre brodergrener i Forsvaret har gjentatte ganger uttrykt hvor høyt de verdsetter kampflyet og dets betydning i stridsmiljøet. Jeg kan ikke si annet enn at kampflyet virkelig er unikt og uvurderlig. Men jeg skal ikke sette spikeren i kista enda, vær så god å si meg imot.





KOE

Nå har vi vel ikke klarering for å ta helt av, har vi vel? Først skal vi heller kanskje stille oss spørsmålet: Hva er egentlig et kampfly? Det kan virke som om det råder en viss form for begrepsforvirring både i fagmiljøene og i den generelle diskusjonen i diverse medier.

Altså, de som flyr F-16 kaller dem for jagerfly, og de selv kalles for jagerflygere. På utenlandsk blir fly av typen F-16 ofte referert til som «fast movers»; noen miljøer som holder til på bakken kaller dem for «fuel to noise converters». Og vår egen mentor innen fagfeltet her på skolen, major og jagerflyger Hans Ole Sandnes, kaller dem «spissfly». Kjært barn har tydeligvis mange navn. Begrepsforvirringen råder også rundt hva disse flyene faktisk *skal* gjøre, samt hva de *kan* gjøre. «Rolle versus kapasitet.» Jeg nevner bare kontra-luft, luft-til-luft og «air defence», som alle i grunnen beskriver det samme oppdraget, nemlig på en eller annen måte å kontrollere eller nekte tilgang til et luftrom. Dersom man spør offiserer i Luftforsvaret om hva F-16 faktisk gjør, så vil man få like mange svar som det antall personer man spør.

Jeg vil uansett påstå dette, min ærede motpart, at det vi tenker på som et kampfly, det er i dag i endring. Noen av de kapasitetene som tidligere var forbeholdt det tradisjonelle kampflyet er nå også å finne hos andre plattformer. Betegnelsen kampfly omfatter derfor ikke lenger bare jagerfly/jagerbomber og lignende. Ett kampfly må være noe i retning av en luftbåren effektor. En riktigere kategorisering av de plattformene som er tilgjengelige i dag må da kanskje være hurtiggående kampfly, med kort utholdenhet, og saktegående kampfly, med lang utholdenhet. Eksempelvis beveger kapasiteten til Maritime Patrol Aircraft (MPA) og jagerfly seg nærmere et sentrum, der begge typer fly kan utføre flere av hverandres oppgaver, som for eksempel nærstøtte, interdiktt og etterretning.

Det som tidligere var nøyaktige betegnelser som en følge av rolle, overlapper hverandre mer og mer. I Kosovo var for eksempel MPA med på å initiere hele luftkampanjen, ved at modifiserte P-3 Orion avfyrte SLAM-ER-kryssermissiler for å ta ut kommandosentre og luftvernstillinger. Norske F-16 deltok i samme «militære intervensjon», om kanskje ikke delaktig i direkte kamphandlinger, dog like fullt deltakende, i en kontraluft-rolle. Det må nevnes at F-16 ble innkjøpt primært som et kontraluft- og anti-shippingfly, og mange vil si at det var tilfeldigheter i forbindelse med oppgraderingene av flyet som gjorde det i stand til å utfylle flere roller, og dermed ble så fleksibelt. Ser vi på den senere tids utvikling, viser det seg at «dogfight»-æraen nok er over.



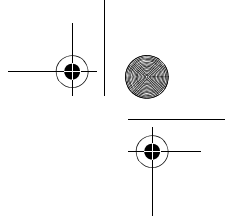
TMH

Ok, der kom den ja. Men jeg må jo nesten innrømme at du har noen poenger underveis. Det er sant at tradisjonelle kampfly og det som kan karakteriseres som støttefly har nærmet seg hverandre i hva de er i stand til å gjøre, men det er en vesensforskjell her som det er veldig viktig å poengtere. Den tradisjonelle oppfattelsen av at jagerfly er synonymt med kampfly er ingen dårlig oppfattelse. I dag er det fortsatt kun jagerflyet som kan drive luftkamp. Denne forskjellen har ikke endret seg, og ser heller ikke ut til å endres i nærmeste fremtid. Å si at andre fly enn utpregede jagerfly og/eller jagerbombere er kampfly, er mer å forsøke å opphøye disse og fornekte deres egentlige natur, enn å lage en ny standard for hva kampfly er. Det er ikke vanskelig å argumentere for at kampfly er det samme nå som for 50 år siden.

Det er blitt sagt at den som ikke kjenner historien, er dømt til å gjenta den. På 1960-tallet trodde enkelte, som du nettopp sa, at «dogfight»-æraen var over, og at moderne missiler nå var så gode at man ikke trengte kanoner. F-4 *Phantom* ble designet uten kanon, og pilotene trente veldig lite på «dogfight»-taktikk før Vietnamkrigen, nettopp fordi de anså det for å være lite anvendelig. Det viste seg imidlertid å være feil da, og det kan like godt være feil nå også. Kampflyet bringer på banen en enestående pakke av hastighet, slagkraft og manøvreringsevne. Vi må ikke lure oss selv til å tro at vi kan erstatte det tradisjonelle kampflyet på lang tid. Kampflyet blir mer og mer egnet til å utføre sine vante oppgaver, i tillegg til at det får tilført flere oppgaver som det også mestrer. Jeg sier ikke at man ikke bedrev for eksempel informasjonsinnsamling før, men hvem kan med hånden på hjertet si at de mot slutten av 1980-tallet hadde sett for seg F-16 som så ettertraktet på etterretningssiden, både innenlands og utenlands, som den er i dag? Flexibilitet er stikkordet her, sammen med evnen til å håndtere det uforutsette. Eller er du uenig?

KOE

Det ingen som bestrider det, men hør nå her. Det har nå gått cirka 16 år siden operasjon *Desert Storm*, og etter den tid har vi sett mer og mer støtte til bakkestyrker og strategiske luftoperasjoner, og mindre og mindre tradisjonelle kontraluft-operasjoner. I Afghanistan og Irak finnes det ingen relevant lufttrussel, men i stedet en asymmetrisk fiende som opererer på bakken. I operasjonene i kampen mot terror er det blant annet plattformen som AC-130 *Spectre*, britiske *Nimrod*, samt amerikanske og australske P-3 *Orion* som er blitt benyttet som



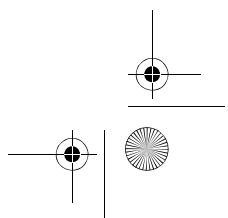
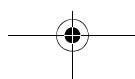
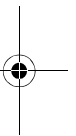
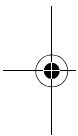
nærstøtte til bakkestyrker. Hvorfor velges disse i stedet for F-16? Det kan forklares med et ønske om utholdenhet fremfor hurtighet. Disse plattformene kan levere presis ild, og har flere nøyaktige sensorer. De kan også ligge og sirkle over bakkestyrkene i lengre tid enn F-16. Som forsvarsministeren var inne på i sitt innlegg, viser de senere års erfaringer tydelig at luftmakten i begrenset grad kan løse utfordringer eller forhindre virksomhet på landjorden, særlig der motstanderen bruker asymmetriske virkemidler.

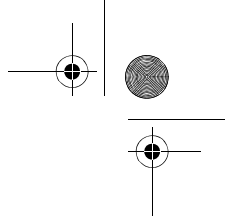
Dette tyder på at vi må ha personell på bakken. Og for personellet på bakken er den faktiske tilstedeværelse av luftstøtte viktig. Da hjelper det ikke så mye å komme hurtig inn, levere to våpen, for så å måtte returnere for påfyll av drivstoff og våpen. Da vil en plattform med utholdenhet på 8–10 timer være mer velegnet.

TMH

Ja, og jeg nekter da heller ikke for at det er andre plattformer som er i stand til å bære masse våpen. Og ja, andre plattformer kan drive med støtte til bakkestyrker og interdikt. Men det betyr ikke at det tradisjonelle kampflyet er avleggs for det. Det virker for meg som om du her er ute etter å saldere ut kampflyet. Betydningen av et kampfly som har evne til å reagere hurtig på trusler er relevant for Forsvaret, både i Norge og i utenlandsoperasjoner. Vi kommer ikke unna det faktumet at vi har et vidstrakt område som vi ønsker å hevde vår suverenitet over. Det tradisjonelle kampflyet er og blir velegnet til å avskjære fly, samt støtte egne styrker innenfor våre interesseområder. Dets evne til å nå et sted innenfor dette området så hurtig som mulig er disse flyenes fordel overfor andre og større plattformer. Denne fordelene kan enkelt prioriteres høyere enn større rekkevidde eller utholdenhet, egenskaper som uansett kan tilføres kampflyet ved hjelp av luft-til-luft-tanking. I ytterste konsekvens er det trolig den menneskelige utholdenheten som begrenser mer enn noe annet. Her stiller alle bemannede fly på lik linje.

At kampflyet er en viktig militær ressurs kan vanskelig bestrides. Kontre-admiral Finseth uttalte nylig i *F* (tidligere *Forsvarets Forum*) at kampflyene skal representere høy reaksjonsevne og stor fleksibilitet, og er en helt nødvendig ressurs for maritim krisehåndtering. I samme utgave av *F* uttalte generalmajor Robert Mood at satsingen på *Forward Air Controllers* viser hvor avhengig moderne operasjoner er av jagerflystøtte. Evnen til å kunne hamle opp med både mål på bakken, til havs og i lufta – på nært og langt hold – er fortsatt det tradisjonelle kampflyet alene om. Kampflyet er ikke bare relevant for Luftforsvaret, men også essensielt for Sjøforsvaret og Hæren. Det er få eller ingen





andre kapasiteter som kan vise til et slikt omdømme og en slik stridsevne. Det at det stilles spørsmålsteget om kampflyets fortreffelighet virker uforståelig i lys av det kampflyet har utrettet i de siste konfliktene vi har vært vitne til og delvis også er bidragsyttere i.

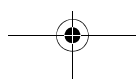
Den ene tredelen av H2R (høyde, hastighet og rekkevidde) er kampflyet helt dominerende innenfor, nemlig hastighet. Andre plattformer kan ikke hevde den samme overlegenheten innenfor noen av de tre elementene i H2R. Vi kommer ikke unna at denne spisskompetansen gjør kampflyet unikt. Ja, jeg gjentar det til det kjedsommelige og det med god grunn. Kampflyet er unikt fordi det flyr sine sensorer og våpensystemer hurtigere til målområdet enn noen annen plattform. Kampflyet har også vist seg i stand til å takle mange ulike oppdrag, selv de som det ikke opprinnelig var ment å utføre. I en uoversiktlig fremtid er det nettopp en slik fleksibilitet vi trenger. Kampflyet er fleksibelt og det er hurtig, derfor er det «prikken over i'en».

KOE

Hvis det kun er hastighet som er det unike for kampfly, hvorfor ikke da velge F-104 *Starfighter*, som tross alt er det raskeste flyet vi har hatt? Med fare for å fornærme noen i salen, tror jeg vi trygt kan si at dette ikke er noen «prikke over noen i» i dag, i 2007. Likevel kan jeg til dels være med på at fleksibiliteten noen plattformer har vist, tidvis er relativt imponerende.

Men Norge har ikke kapasitet for luft-til-luft-tanking, som du mener skal bøte for kampflyets manglende rekkevidde. Det kan også synes som om det heller ikke er planen å anskaffe dette med det første, noe som igjen vil føre til at vi må basere oss på ekstern hjelp for å utnytte kampflyets potensial. I første omgang vil dette si gjennom Nato-samarbeidet. Men som sikkert flere i salen har fått med seg, er det ikke bare Norge som har gjennomført omorganisering og reduksjoner av sine væpnede styrker. Skulle det derfor komme til en krisesituasjon som for eksempel omfatter atomvåpen eller som omfatter flere nasjoner, kan det ikke garanteres at vi får tilgang til disse ressursene. Jeg vil bare minne om Natos tilnærmede oppgivelse av spesielt Nord-Norge på 1950-tallet i tilfelle krig. Den gangen ble det argumentert med at de resterende nasjonene i alliansen ville få mer enn nok å gjøre hos seg selv i en konflikt, så Norge fikk klare seg på egen hånd.

Poenget mitt er at en skal være forsiktig med å dyrke det rene kampflyets fortreffelighet når vi faktisk kan være bedre tjent med å kombinere bruken av flere plattformer. Jeg mener ikke at vi skal gå så langt som New Zealand og





kutte ut det tradisjonelle kampflyvåpenet. Kampflyet er nok ikke prikken over i'en, men en del av den større helheten.

Kadett Trond Birger Nerberg

Avslutning og sammendrag

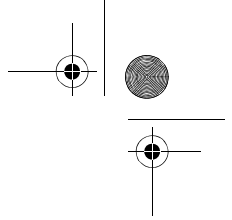
Kadett Bjørgo innledet innlegget med å vise til historiske eksempler på at vi ikke har noen god tradisjon for å spå om hva som vil skje i fremtiden. Nedrustningen av Forsvaret i mellomkrigstiden vitner om en prioritering som ble tatt da landet var i en økonomisk krise, og de økonomiske ressursene måtte bevilges til annet enn forsvar av landet.

Kampflyet er mer enn bare et jagerfly, oppgavene er flere og mer varierte. Rekognosering, eskorte av kjøretøy, innhenting av elektronisk informasjon og overvåkning er eksempler på noen av de oppgavene det tradisjonelle jagerflyet er blitt tilført. Det tradisjonelle jagerflyet har fått flere oppgaver, og nærmer seg de andre plattformene med tanke på oppgaveportefølje. Tidligere har man, som vi har vært inne på, argumentert med at «dogfight»-æraen er over, og at man bare trenger gode missiler. I dagens konflikter er kontraluft nærmest et ikke-tema, noe som kan være et argument for igjen å hevde at «dogfight»-æraen er over nok en gang.

Fokuset har dreid bort fra kontraluft, og «Close Air Support» og «Air Interdict» har i stor grad tatt over. På disse områdene har *Orion* og AC-130 *Gunship* vist seg minst like anvendelige som det tradisjonelle jagerflyet. Jagerflyet er relevant i den sammenhengen på grunn av dets hurtighet og rekkevidde, men det man virkelig trenger på bakken er tilstedeværelse i luften over tid. Selv om andre plattformer kan drive «Close Air Support» og «Air Interdict», er imidlertid ikke det tradisjonelle jagerflyet avleggs. Jagerflyet er den eneste plattformen som i dag kan drive avskjæring av andre jagerfly.

Historiske eksempler på jagerflyplattformens fleksibilitet kan være Foche Wolf 190, P51 D *Mustang*, F-86 *Sabre Jet* og ikke minst F16 (MLU). Alle disse flyene var i utgangspunktet gode jagerfly, og utviklet seg etter hvert til å bli meget gode jagerbombere.

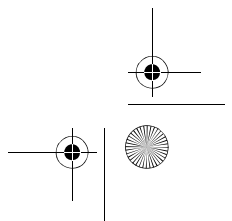
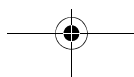
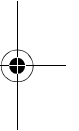
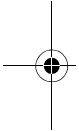
Norge har i dag ikke egne ressurser til å drive luft-til-luft-tanking, og det er nærliggende å tro at Norge aldri heller vil få denne ressursen. I den forbindelse må vi passe oss for å ikke gjøre oss altfor avhengige av andre nasjoner og allianser. Som forsvarsministeren var inne på i sitt innlegg i går, ligger selve rasjonalet for vårt fremtidige kampflyvåpen i det at vi definitivt ikke kan basere

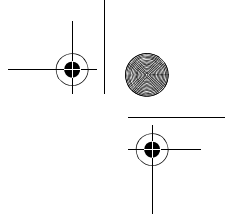


oss utelukkende på andre nasjoner for å ivareta norske interesser i Norges nære interesseområder.

Teknologien utviklet seg med stormskritt gjennom forrige århundre, og har bare fortsatt inn i det nye. Hvem vår fremtidige fiende enn måtte være, og uansett hvilke våpenplattformer han måtte ha, vil jagerfly sammen med andre plattformer og komponenter sikre oss fleksibilitet og handlefrihet. Den teknologiske utviklingen har kommet så langt innenfor kampflyplattformer at det snart er mennesket som vil være begrensningen. Ser vi fremover, vil vi trolig i større grad se at førerløse fly blir mer aktuelt å bruke av flere grunner.

Er så kampflyet prikken over i-en? I den grad noe er prikken over i-en, er det kampflyplattformens fleksibilitet. Plattformen gir oss den fleksibilitet og garanti vi trenger i møte med en usikker fremtid.





What time is it?

A look into the future technology of airpower

Stian I. Betten, Senior scientist at The Norwegian Defence Research Establishment and Royal Norwegian Air Force Academy

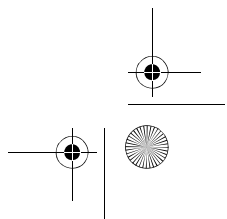
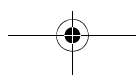
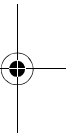
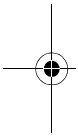
As vehicles, electronics and computers become ever more complex and capable, they are next to useless unless the operator can exploit a basic physical phenomenon – the passage of time. Time will be an essential factor when using air power in the future. This article explores how a number of combat aircraft systems are dependent on time, and endeavours to show that managing the air battle in the future can not be done without managing the use of time.

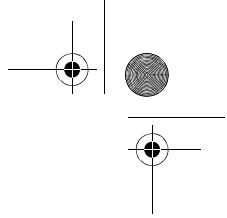
It is sometimes said of masters of martial arts that they are able to read minds, thus receiving early warning of their opponent's intention. This enables them to anticipate where the next strike will come from, in good time for the master to react and move his or her body to counter it. The flurry of movement, of hits and kicks, and blocks and counters, faster than mere mortal eyes can follow, only serves to support this myth. However, the real reason behind the myth is that martial arts practitioners have very fast reflexes, thus being able to respond quicker to observed movements made by the opponents than what is deemed normal.

To some extent, this principle has been transferred into the world of air power through the thinking of US Air Force's Colonel Boyd, and his 'OODA-loop'.¹ Based on Boyd's experiences in Korea, his formulation of a cognitive process has become close to a mantra for those that need to ensure command and control in offensive and defensive engagements, and according to one reference it is 'the basis of the current Marine Corps warfighting philosophy'.² The essence of the OODA-loop is to observe what the enemy does, to orient oneself as to what this might entail for both the enemy and oneself, to decide what to do, and then bring decision to action. If the time taken for you to proceed through these steps is shorter than what it takes the enemy to com-

1 Observe-Orient-Decide-Act (OODA).

2 Cowan, Jeffrey L., «Warfighting brought to you by...», accessed online 31.01.2007, at http://www.d-n-i.net/fcs/cowan_proceedings.htm.





plete his process, you will prevail and win the engagement – if you have the possibility to persevere.

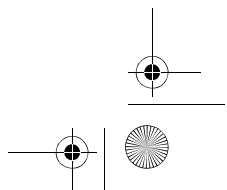
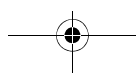
In my opinion, the OODA-loop will be as relevant in the future as it is today. Even though participants in future conflict may use low earth orbit as their battlefield, or the vast planes of matter at the nanometre level, be they human, machines or otherwise, all entities will need to go through one form of the OODA-loop or another to be able to defeat the other entity. Therefore, an assessment of the technology of the air power of the future can be organised according to the steps of the OODA-loop.

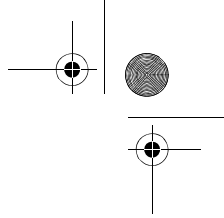
Scrying the future?

There is, however, a big caveat attached to any statement regarding how technology will develop in the future: the opinion will inherently be shaped by the experiences of the person making the statements, and will in, almost all cases, be evolutionary. In other words, it is possible to see the trend of technological advancement, and extrapolate to some future level. It is not easy to foretell revolutionary advances in technology. One reason is that the advancement may have occurred by chance, as with the discovery of penicillin. In other instances, the concept of the advance may be so far removed from what is being experienced as normal that the advance is considered incredible, or unrealistic. One example of this is how the trend in the size of vacuum tube computers pointed towards computing machines that would be immensely capable, but would occupy space equivalent to a city block, or even a city. This trend was vividly described by pulp science fiction authors in the 1960s and 1970s³ – but is a far cry from the reality today.

If this lesson is to be applied today, the universe which John F. Hamilton describes in *Reality Dysfunction* (Nights Dawn Trilogy) has technology that allows humans to connect directly to the Internet through strands of nanocomposites implanted into the brain. It is science fiction at the present, but given the way electronics have been miniaturised, it will only be a matter of time until the mobile telephone will no longer be hand held but rather connected directly to the user, not inconceivably through surgery. This technological opportunity is not revolutionary, and it will not represent a major leap in capability. However, at the present time, it does not seem like the human

³ Even one of the founding fathers of the science fiction genre, Isaac Asimov, fell into this trap.





population is ready for a capability such as this.⁴ Thus, this article will look closer at technology from an evolutionary standpoint, as revolutions are hard to predict.

Which year?

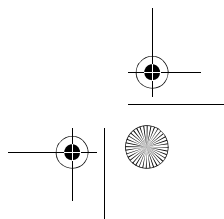
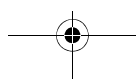
Combat aircraft which will become operational in the 2010–2020 timeframe, have advanced technology inserted now. Also, programmes to develop technology for future insertion as spiral upgrades are in place and running. This technology is described in both open and classified sources, and therefore this article will concentrate on evolutions in technology that may become reality post year 2020 – which means that they may be retrofitted as future upgrades to combat aircraft that are currently in development. It is assumed that there will be an enemy to fight, even though it is not possible to state what nationality he or she may have, or what weapons may be carried. Additionally, it is not possible to state outright what missions will be like in 20 years time – apart from assuming that there will be a need for a capability to destroy or render useless something on the ground, in or upon the sea, or in the air or space.

Observation

The first point of the OODA-loop is observation. It is necessary to observe the enemy to be able to identify his actions. To paraphrase a statement made by an employee at the Ericsson Radar company in the mid-1970s, when the Ericsson PS-46/A radar was being developed for Saab JA-37 Viggen: the point of the rest of the aircraft is to carry the radar around.

Radar is, of course, one of the main sensors of the aircraft, but other sensors are being integrated too. The continuing pace of miniaturisation has enabled the installation of sensors covering a large portion of the electromagnetic spectrum. Also, an increasing number of different sensors are available, and can be carried without too large weight or power penalty. Electronic support measures can be used for defensive measures, such as radar- and missile warning receivers, at ranges that far exceed that of the radar itself, as well as for electronic intelligence purposes. Furthermore, passive sensors in

⁴ A true revolutionary advance might be data or image transfer directly to the brain, without having to pass through interfaces such as computer screens, or even the eyes themselves.



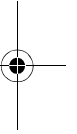
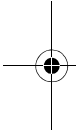


the IR spectrum ensure long range night and day capability for detection of enemy aircraft and vessels, whereas the visual spectrum is mainly used by electro-optic sensors for target identification and recognition.

These sensors are all being added today to combat aircraft to enable them to perform their missions to their full extent, and the technology advancement can be organised into four categories:

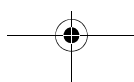
Hardware

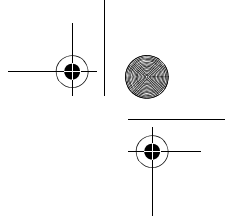
The sensors elements will become more sensitive, and occupy less space. Their weight will decrease, but power usage may increase, especially when considering using laser radars (LIDAR). There will be an increase in the need for cooling, especially as mechanically scanned radars are replaced by active electronically scanned array radars (AESA). The inherent roll-off of output as the angle from boresight is increased will to some extent be mitigated by using fixed antenna elements facing different directions, or by rotating the AESA antenna itself. More efficient elements ensure that transmitted power will increase drastically, offering new possibilities of using the transmitted energy for weapon purposes.



Software

The sensors will use advanced sensor modes to extract information. Synthetic Aperture Radar (SAR) modes are today combined with Ground Moving Target Indication (GMTI) and Ground Moving Target Track (GMTT) to spot, track and gather information on vehicles moving in the area being searched. Other imaging techniques, such as Inverse Synthetic Aperture Radar (ISAR), will be combined with object databases for fast identification and classification of both aircraft and surface vessels, as is being explored today. Several modes will be interleaved automatically, offering both air-to-air and air-to-ground modes simultaneously, and the stored return signal will be used for real-time parallel processing e.g. allowing the sensor to process and build ISAR imagery at the same time as the radar return is used for building SAR images. Thus, the operator will be able to see a large-scale map of the region, overlaid with SAR images, and command ISAR imagery (and hence automatic target classification) on demand for vehicles spotted and tracked using GMTT modes.



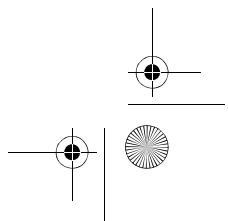


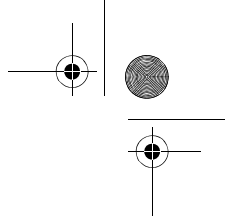
Processing capability

Currently, computer processing capability is outpacing the speed at which it is possible to store data. Once the data storage capability catches up with computer processing capabilities, it will be possible to 'vacuum the airwaves', continually storing electronic signals received from all aspect angles. This means that with the proper algorithms it will be possible to listen in to frequency jumping radio messages, and use passive coherent location techniques based on other aircraft's distortion of the electromagnetic background 'noise'.⁵ Furthermore, as the receivers develop increasingly higher fidelity, it will be possible not only to track frequency changes in the returned radar signals for doppler (and hence velocity) purposes, but also to exploit the multispectral nature of reflection of radar waves. This is a way of determining what material is causing the reflection of the waves, giving the sensor one more piece of information to be used when trying to make sense of what is being looked at. This will be useful both above and below the optical part of the spectrum, where one can use optical sensors looking in the near IR and near UV spectra, picking up reflected light that normally would not be used by humans to extract information. Multispectral sensors will be able to indicate whether there is metal beneath the foliage, and can conceivably (with proper signature information and at a suitable distance) even indicate the origins of a particular uniform or camouflage netting.

Also, using passive sensors it is possible to geolocate active emitters. For geolocation purposes, the larger the baseline of the sensor is, the more accurate the calculated direction to the point of interest will be. An Electronic Support Measure (ESM) sensor receiving a wavefront can geolocate the transmitter through interferometry techniques using the baseline of the single sensor, the baseline made from two sensors placed on each wingtip, or by integrating the information received over time, using the motion of the aircraft to establish the sensor baseline. The latter technique has the possibility of geolocating the transmitter accurately, but doing so will take time.

⁵ This capability is present today from ground-based sensors that are immobile at the time of use.





Networked capabilities

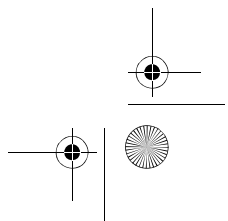
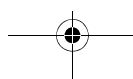
The largest leap in capability may be obtained through the networking of sensors. Correlating the ESM information received on one aircraft with the information received on the wingman's aircraft, a baseline of several kilometres may be established, allowing the geolocation to be performed in a very short span of time. Also, the more nodes involved, the larger the baseline, and thus it will be possible to pinpoint transmitters with high accuracy, not only in the xy-plane but also in the z-direction. One requisite, though, is adequate bandwidth on a datalink connecting the two sensors. If there is enough bandwidth, it will be possible to correlate information not only with combat aircraft in the same flight but also with other airborne or ground/surface assets.

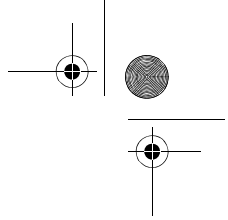
Time intensity – Observation

A number of the aforementioned capabilities are time intensive, in the sense that they need a lot of time before they are accomplished, either through processor time, or through actual time. It takes time to scan through an area using SAR radar, and it takes time to gather enough information to build an ISAR image. Computer processing time, and data recording and retrieving time will be critical for these functions, and increased performance in this area will be a major factor contributing to success. Also, if one wants to exploit the elongated sensor baseline to be able to correlate the sensor information, it is vitally important that both sensors are aware of the exact time the wavefront arrives at each sensor. This is usually (and most easily) performed using the time signal from GPS satellites. If this signal is not available, it will be much harder to perform the same function to the same level of accuracy. To ensure independence from this weakness, it might be necessary to put a master clock somewhere in the theatre that all assets subscribe to, and which is either ground based, based on a very high altitude UAV, or through dedicated satellites.

Orientation

After information has been collected, from various sources, it needs to be disseminated and presented in an intuitive way to allow the pilot to quickly grasp the situation, such that he can determine various courses of action. Because of the miniaturisation of electronics, the number of sensors on an aircraft, and

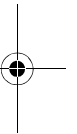
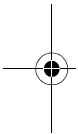




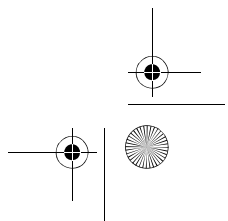
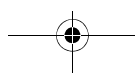
What time is it?

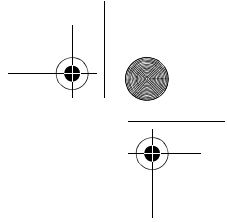
the amount of information available overlink will increase. The number of sources of information available simultaneously to a pilot will thus increase drastically:

- Visual part of the spectrum
 - Infrared Search and Track
 - Infrared radar/electrooptical viewing system
 - Laser designation pod
- Radiofrequency part of the spectrum
 - Electronic support measures
 - Electronic intelligence
 - Radar
- Voice
- Automatic recognition equipment
 - Identification Friend or Foe
 - Blue Force Tracker
 - Non-Cooperative Target Classification
- Datalink
 - Linked imagery from off-board sources
 - Link-16
 - Intra-flight datalinks
- Off-board sources of information
 - AWACS
 - Rivet Joint
 - UAVs/URAV
 - MMA/BAMS
 - Ground/surface-based sensors, e.g. naval vessels.



As the number of sources of information increase, it is not possible to present all the information separately to the pilot. The information must be fused, and a single, intuitive picture must be shown to him. All the information should still be there, available upon call. This would especially be important when there are strict rules of engagement (RoE) to adhere to, and the pilot would have to know the source of his information. If the RoEs dictate that he should have an own-ship electronic identification of the enemy before engaging, he must be able to select the level of sensor fusion such that he may know the source of his classification and identification, particularly when information is relayed to his screen from off-board sensors.





Fusing information

Sensor fusion is extremely challenging, especially when dealing with a number of sensors with different characteristics, depending on what part of the spectrum one operates in. This is even more so when different sensors are connected to each other. The fusion process has to take into account time latency, own position and heading inaccuracy, range, azimuth, and elevation errors for the various sensors. Particularly challenging is determining distance and number of entities in a group at long range.

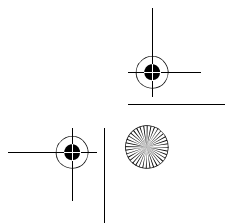
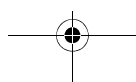
However, with the possibility of matching signatures to signature data-banks, enabling classification and recognition of vessels at fairly long range, the pilot needs to be aware of the intelligence situation on the ground: Is it reasonable to assume that this type of vehicle should be in this area now? Technology is fallible, and one incident of mistaken classification may lead to collateral damage. However, it takes years to train a person to be a competent intelligence officer, which calls for the pilot to be supported in his assessment of the situation.

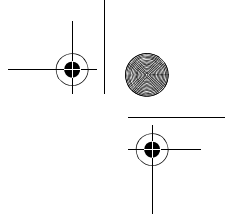
Presenting information

The fused information needs to be presented to the pilot in a clear, unambiguous and intuitive way. Speed and time information need to be presented as well, and the pilot needs to be able to understand and disseminate the information. A pilot is able to position his formation not only in three dimensions, but also in the temporal dimension. To be able to grasp the situation, and manoeuvre to the proper place at the proper time, the information needs to be presented three-dimensionally, including the time aspect.

In addition, a very powerful tool for the pilot will be the ability to watch imagery in the cockpit. This will enable him to understand better tactical and geographical limitations to the situation, and will be a source for visual identification of the target as a means of limiting the possibility of collateral damage, as well as faulty targeting.

However, it takes several years of dedicated training to be able to produce a capable image analyst. Thus, the role of the pilot as an image analyst is dependent upon the possibility of actually training him to be a sufficiently competent analyst. Also, the visualisation of fused data must be tailored to a realistic level of training for the pilot.





As stated, some situations warrant the need for three-dimensional information. Surface-to-air missile (SAM) kill zones are not in fact three-dimensional cylinders, but rather a three-dimensional distorted bubble. This information can be utilised operationally – if it is available to the pilot. Also, air-to-air combat may benefit from increased three-dimensional information.

One form of three-dimensional information presentation is available today. A helmet-mounted display is able to display information in the x-z (or y-z) plane, e.g. giving an indication of vertical distance between two targets, that on a two-dimensional screen displaying the x-y plane may show the targets to be co-located.

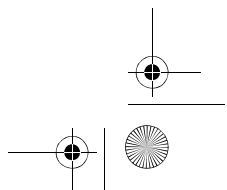
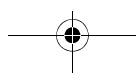
True three-dimensional information may be presented to the pilot in a holographic way, or even through direct input. Today, it is possible to transmit information to a person using electrodes on the tongue. Other means utilising other senses than the visual include three-dimensional audio, where warning messages are played to the pilot in such a way that the sound appears to have originated in a given direction. Also, tactile sensors might be used to indicate directions from where there is danger, or malfunctions or damage to the aircraft, through vibrating pads in the pilot's clothing.

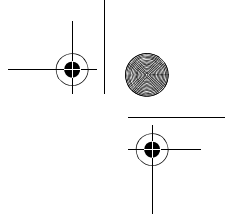
It must also be possible to vary the amount of information displayed to the pilot. There are instances where it is important to focus on some aspects of the air battle, and some instances where it is necessary to appraise the totality of the complex situation. Especially when one has to concentrate on the air battle before moving on to performing air-to-ground work, or as long as one needs to work around a particularly dangerous SAM-battery, one should be able to filter out information not pertaining to the air battle or the particular battery.

Another important aspect of information presentation is the ability to not only see where the members of your formations are, but also to see what your team-member's intentions are, through being able to see his sort lines and which enemy he is targeting. This would also facilitate voiceless operations. Because of the high complexity of future air battles, the less one needs to resort to voice communications, the better. This will enable a pilot not only to be a formation leader, but a tactical 'battle director'.

The importance of time for 'orientation'

A number of the aforementioned functionalities are processor intensive, and thus the higher the processor and memory storing and retrieving speed, the





more capability will be possible to cram into the combat aircraft. Also, when one considers the possibility of performing automatic classification, this will mean that the pilot can assimilate automatically filtered information, and build situational awareness in as short a time as possible.

Decision

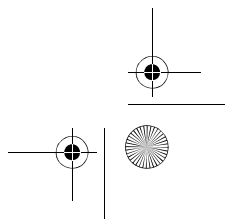
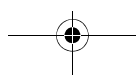
Once the pilot has oriented himself, a number of courses of action (CoA) need to be generated, a rough sorting of the CoA needs to be done, and the best among the options generated have to be chosen. The pilot will be assisted when generating these courses of action. On-board decision support systems will be able to assess the situation, and e.g. present an updated ingress route suggestion to the pilot. Furthermore, given that the network is functional and uncompromised, ground-based decision support may be available, especially image analysis support.

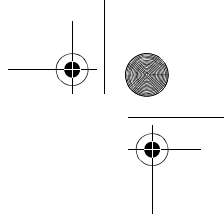
The decision process contains the generation of alternatives, evaluating the alternatives with respect to all relevant criteria, analysing the evaluation result to find the best alternative, and then consciously adopting the chosen alternative. This process can take a long time, if you have the time available. If not, you must ensure that the number of alternatives generated is manageable, that the evaluation results are intuitive and that the chosen alternative is quickly adopted.

As mentioned previously, the pilot may well need to be trained to be able to interpret images. Equally, the pilot needs to be trained in fast and correct decision making. This can be done through live, but expensive, exercises or through extensive use of simulators.

Not only will several simulators be connected such that a full four- or eight-ship may fly a virtual mission, but also the simulators could be networked with other simulators or even live naval, airborne or ground-based platforms from other service branches. Also, ground-based simulators will be networked to airborne combat aircraft, where the simulators may pose as opposing force aircraft, ensuring that the airborne aircraft get a large amount of realistic training out of every hour flown.

Because of the possibility to function in a network-centric system, where a formation leader may suddenly find himself as tactical battle director, it will be important to change the way pilots are educated. Not only should they be able to operate and fight with their own aircraft, they should also be able to operate and fight the whole combined air operations package (COMAO), as





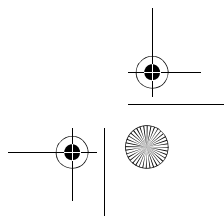
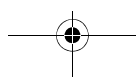
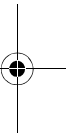
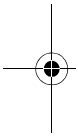
well as being networked to other ground, air and surface-based systems, and in some cases controlling those.

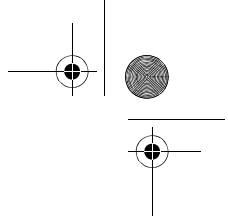
In such a world, young members of the Playstation generation are today obtaining extremely useful skills – being able to quickly grasp a situation on the screen, decide what to do next and then command the game to do your bidding through a complex hand-eye coordination feat. The future pilot needs skills like these, and currently one of the main challenges is to ensure that the Playstation children do not become so obese that they do not fit into a cockpit.

Action

After a decision has been made, it is time to bring the optimum course of action into play. A number of vehicle-specific technologies will be available for this phase. However, the important element is to offer a potent presence at the correct place at the correct time. This does not mean that the aircraft has to be in the theatre all the time – it means that there must be a possibility for the combat aircraft to offer a threat to the enemy forces at the time and place chosen. Also, it does not mean that one has to be close to the target – it may well mean that as the coordinates can be collected by anybody close enough to the target yet at such a distance that the safety of the observation point is not compromised, and then using long range weaponry to attack the target (or to pose a threat to the target).

Further, if very high speed is available, the aircraft may stay in orbit at a safe distance, before dashing in to attack a time-sensitive target. The distance from which a target may be engaged depends solely upon two factors: the range from where you can employ your weapon with a high enough probability of kill, and the distance from enemy air defences at which you are safe (your safe range). If your weapons range is smaller than safe range, you can only engage a target at some risk to yourself and your aircraft, whereas if your weapons range is higher than your safe range, you may employ your weapons with low risk to yourself. For this case, your sensor range (i.e. the range at which you can identify and geolocate a target with sufficient accuracy for a coordinated attack) must be higher or equal to your safe range for you to be able to use your weapons at ranges safe to yourself. Thus, it comes down to your safe range. How close to enemy air defences do you dare to transgress? It is here that stealth comes into play. By decreasing the range at which the enemy radar may find you and guide a weapon towards you, the shorter radius your safe range will have, and the closer you can get to the target. This is,





however, just one method of breaking the kill chain of the enemy air defences. Other means will be available in the future, especially as countermeasures based on lasers become lighter, more versatile and with power sources that ensure the ability to defend against a higher number of missiles than today.

The weapons that will be used by our forces will increasingly have data-links, communicating with the shooting aircraft, or even other entities. If the target has moved throughout the time of flight of the weapon, the new coordinates can be uploaded to the weapon, or an altogether new target set may be uploaded – for time-sensitive targets. The weapon will be able to transmit its own position en route, and link back sensor information in the terminal phase of the flight. This can be used to ascertain that the correct target is being engaged, as well as to provide battle damage intelligence. It might not be possible to transmit moving imagery due to bandwidth and security concerns (one does not want to give away the position of the weapon through unnecessary transmissions), but you might ‘send SMS en route, and MMS in the terminal phase’.⁶

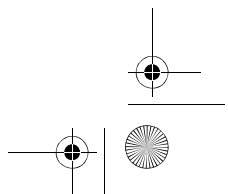
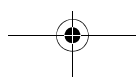
Conclusion

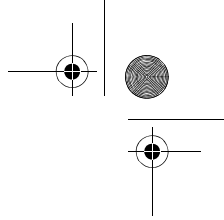
Because of the amount of information that will be available to a combat aircraft pilot in the future, it is useful to consider the technological advances in terms of the OODA-loop. A major part of the technological advances can be categorised into the different phases of the loop through the fact that they aid the pilot’s decision making capability by gathering, classifying, fusing, and presenting more information to him than has been available previously. When considering the various advances, it is notable that most advances enable the pilot to go through the OODA-loop quickly, and hopefully quicker than his opponent. This can be done both by ensuring that the system does its work as quickly as possible, as well as ensuring that the pilot makes not only rapid decisions, but also the correct decisions.

This controlling of time must be performed not only at the part-system level deep inside the aircraft, but also at the theatre, and strategic level.

He who dominates time, will dominate the air battle.

6 Quote from scientist Nils Greger Johanson, FFI.

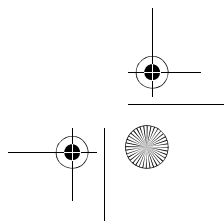
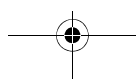
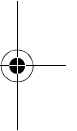
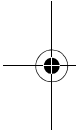


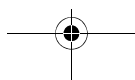
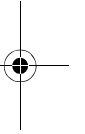
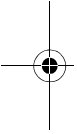


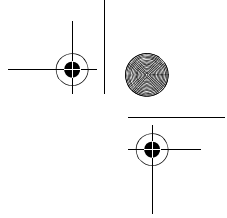
What time is it?

Abbreviations

- AESA – Active Electronically Scanned Array
- AWACS – Airborne Early Warning and Control System
- BAMS – Broad Area Maritime Surveillance
- CoA – Courses of Action
- COMAO – Combined Air operations
- ESM – Electronic Support Measure
- GMTI – Ground Moving Target Indication
- GMTT – Ground Moving Target Track
- GPS – Global Positioning System
- IR – Infrared
- ISAR – Inverse Synthetic Aperture Radar
- LIDAR – Laser Radar
- MMA – Multimission Maritime Aircraft
- OODA – Observation, Orientation, Decision, Action
- RoE – Rules of Engagement
- SAM – Surface-to-Air Missile
- SAR – Synthetic Aperture Radar
- UAV – Unmanned Aerial Vehicle
- URAV – Unmanned Reconnaissance Aerial Vehicle
- UV – Ultraviolet







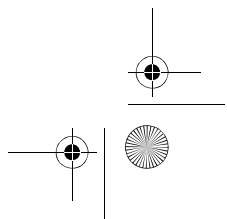
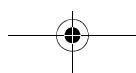
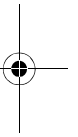
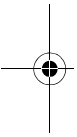
Will alternative technology replace manned combat aircraft?

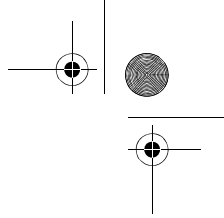
**Bill Sweetman, editor-in-chief of the Aviation Week group's
Defense Technology International magazine**

What I want to talk about in this lecture, is whether, or to be more specific, what kind of future alternatives will emerge to do what fighters do today, within the very long time-span of both current and immediate future fighter programmes. Therefore, I will briefly talk about what fighters do, how they do it today, and what the alternatives may be and how viable they are. I will also go into details briefly. I do not think there is any point in saying that UAVs (Unmanned Air Vehicles) will replace fighter aircraft. I can already give my conclusion, and say that that is not going to happen, not for a long time, anyway.

However, some of the jobs fighters do today certainly will be taken over by unmanned vehicles or other systems, while others already have been changed by technology. Still more jobs will continue to be changed because of new technology, even if they are still performed by fighters. So what do fighters do? Of course, there is a certain element of national defence in what fighters do – airspace control and suchlike – although no one is looking to try and shoot down regiments of Backfires coming down from the Arctic Circle at the present. Yet at the same time there is a lot more nervousness as to what might constitute a civilian target. For example, how do you tell the difference between a civilian cargo plane, a smuggler or something even worse?

An enormous amount of work is currently being done on joint and expeditionary forces. Most air forces in the world have now switched from being garrison forces on a fixed front line to becoming forces capable of supporting expeditionary units and joint forces around the world. However, the primary missions for air forces remain the same. Even though they might not be at the front of everybody's minds today, they certainly still exist. Interdiction and strike, counter-air and escort, support missions, and suppression and destruction of enemy air defences will still continue to be important in the





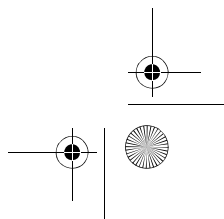
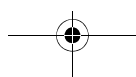
future, and modern air forces still have to be prepared and equipped for these tasks.

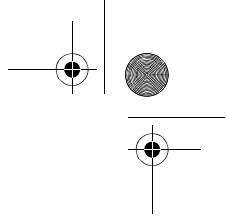
It is also very important to look at what actually dominates the world today. It is important to know that the type of ongoing campaign we see in Iraq and Afghanistan is going to continue for a long time to come. This means that the joint expeditionary type of campaign will dominate for a long period of time, which implies that if your aircraft cannot do Close Air Support, then you will not want to pay for it.

I would like to briefly point out how fighter machines have changed over the years. The fighter of World War I developed quite rapidly from reconnaissance and bombing, through escort of bombing and reconnaissance aircraft as well as through interdiction of hostile aircraft, and turned into the free floating fighters we normally associate with World War I. When the tasks of the fighter aircraft narrowed again, it became an interceptor. Between the World Wars, if you look at the fighter aircraft of different nations, they were predominantly aimed at homeland defence. However, during World War II, the tasks again broadened out and by the early stages of the Cold War, fighters were designed to do almost anything except guard against other fighter aircraft. They were almost exclusively designed as strike aircraft or interceptors.

One could therefore see big changes going on in the way fighter aircraft were designed, in that there would be a shift almost every decade. Then came Vietnam, and with it huge lessons. Vietnam is important because it in many ways reminds us of today's situation with regard to what a fighter does and how and why it does it. In Vietnam, it was found that the air-to-air missiles of the day, which were considered almost as a 'one shot-one kill' device, were almost useless against fighter targets. Therefore, whenever there was a dog-fight between two fighter planes, it ended up in the old-fashioned turning combat. Ground-to-air defences were a main threat, and aircraft designed as interceptors were therefore found to be almost useless in Vietnam. The only aircraft that was found to be effective in a whole range of missions was the F-4.

In response to this, the main developers of aircraft took somewhat different directions. The US Air Force decided to go for all-out air superiority with the F-15, while the A-10 was assigned the battlefield attack role and the F-111 continued in the strike role. The UK persisted with low level strike. However, there were no plans in all this, in 1970, for multi-role aircraft. This all changes with the 'Fighter Mafia', inspired by US Air Force Colonel John Boyd. The 'Fighter Mafia' thought that in the United States in the early 1970s, things were going in the wrong direction. The F-15 was seen as too big, too complicated, and too limited in its roles. Some central doctrines that





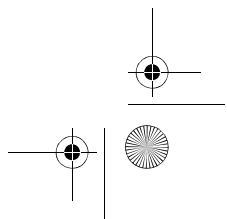
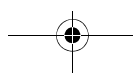
came out of the 'Fighter Mafia' have become more or less well accepted worldwide, something you can tell because things largely are done according to these doctrines today.

Among these doctrines was the realization that energy was more important than top speed. I think the Mirage is the only Western fighter designed later than 1970 that has been able to reach Mach 2; in the 1950s everyone was able to do 2.4 or 2.5. Medium range air-to-air missiles of the 1970s were not that useful in air combat either. Therefore, air combat was going to be a close range affair, and hence the fighter should be primarily designed for air combat. This is not to say it should be designed like the small-winged, low-level bombers of the RAF, which were designed for efficiency at low altitudes. The 'Fighter Mafia' believed that if you designed a fighter aircraft for air combat and loaded it up with bombs it would essentially acquire the characteristics of a bomber. It was a good time for new ideas, as there previously had been some major procurement disasters in the United States, and these new ideas therefore found fertile ground.

In this context, we get to a couple of aircraft that may be familiar, namely the prototypes that led to the F-16. Interestingly, the F-16, which of course was the only programme of its generation to end up with 2000+ or even 4000+ aircraft built, originally started up its programme with an order for exactly *two* aircraft. When the contract was signed in 1972, there was no intention to produce a follow-on production aircraft at all. Moreover, nobody believed for a moment that General Dynamics, which had just produced the F-111, and before that had produced the B-58 and the B-36, was ever going to build a fighter. The idea was simply laughable, let alone that it was going to be this weird machine with fly-by-wire relaxed stability, and vortex lift. However, by 1975 this was a full-blown programme, with international cooperation.

How did this come about? The answer is that they used existing components. The designers started with the engine from the F-15, a very simple radar and a very simple, small airframe. They expected that better systems would appear; at that time things such as the AIM-120 Advanced Medium-Range Air-to-Air Missile, or AMRAAM, were on the drawing board. They accepted that the first aircraft would not do everything; it would not be the perfect multi-role aircraft, but then no other aircraft at the time was going to be either, regardless of how expensive it was.

Let us take a different perspective, and look at what actually did happen in electronics. One of my favourite books is *The Hitchhiker's Guide to the Galaxy*, written by Douglas Adams in the 1970s. It begins with a description of planet earth as 'an obscure planet, whose ape-based life form was still so incre-



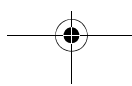


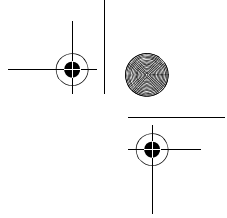
dibly primitive that they still thought digital watches were a pretty neat idea'. In reality, things were pretty primitive by today's standards: in computers, there was the early Apple II, and Space Invaders was a hot video game. Since then, the tremendous development of electronics is what has made the F-16 and the F-18 such enduring successes. Since the late 1970s, the single-mission fighter has essentially been becoming more and more extinct. There are a few F-15Cs and -Ds out there, but they are increasingly being adapted for strike missions. The Tornado and A-10 will be around for some time, but they are now on their road to retirement.

The UK was looking for a follow-on to their strike aircraft, but seem to have abandoned the idea. Nowadays, everybody introduces new aircraft as multi-role. Even the F-22 has acquired a bombing capability, and anytime you talk to anybody about the F-22, they will certainly tell you that the aircraft is not a pure fighter, it does have a strike capability. However, most of the fighters produced today follow the guidelines set down by the 'Fighter Mafia', not in terms of agility, but in a huge advance in platform performance. The greatest advance, however, is in versatility.

Thus, the platform characteristics of the fighter have not changed. It still has the same shape; it still has the same speed. Interestingly, however, the Super Hornet is a little bit slower than and not quite as agile as the original Hornet. A lot of these aircraft have gained quite a bit of weight, they carry bigger external fuel tanks, they have added a lot of internal electronic warfare gear, a lot of survivability equipment has been added, and most aircraft in production now have some kind of stealth technology built into them. They are not 'all the way' stealth aircraft like the F-117 or the F-35, but they do have significant reduction in radar cross section and similar aspects, which are mainly of use in air combat situations. This also goes for the F-16.

When the F-16 was designed, the development of this technology was very 'new', like a gleam in everyone's eyes. The idea was that you put together infrared, laser identification and a couple of pods, stuck them underneath what was basically an air-to-air fighter, and you got an instant precision bomber. It took a very, very long time for that concept to become mature. To some extent, it was introduced during Gulf War I, but really flowered in the 1990s with development of multiple contractors competing to build the pods. If you look at the market for pods, you can see quite rapid insertion of increasingly better infrared laser technology into the pods and data links, and some of these systems are almost moving into their fourth generation. They have improved enormously, and really are instant precision bombers.



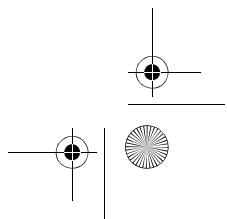
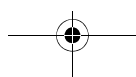


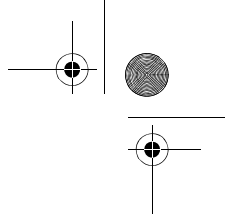
You can also work with a helmet-mounted sight, which gives the pilot extraordinary capabilities. It allows the pilot to look at an object on the ground, without any actual idea of its exact geolocation. By using the helmet in conjunction with the pod, it is possible to get an exact geolocation of the target, which the pilot then can pass down to a ground observer or pass directly to the weapons of his aircraft or another aircraft. This is a tremendous capability, very important in any close air support mission. It is used very actively by F-18Fs in the Middle East today.

Weapons themselves have also gone through a huge revolution. Basically, they also work well – AMRAAM and AIM-9L introduced a tremendous new level of vitality to air-to-air missiles. The new generation of what used to be called ‘within visual range missile’ is not that anymore, it is capable of engaging well beyond the visual range of its cue. The result of this is that air combat is becoming much more lethal, and lethal at greater range, for example by using GPS-guided weapons. Another class of weapons that has become an extreme capability of fighter aircraft is the air-launched cruise missile. The conventional air-launched cruise missile in Gulf War I was confined to a modified version of the nuclear cruise missile, but now almost any fighter is capable of carrying a cruise missile that has been integrated by at least one or two types of weapons. In this context, it is interesting to take a look at the F-15, which normally would carry no fewer than three different air-to-surface weapons, including laser-guided bombs. Thus, the F-15 carried a tremendous amount of weapons because it would go out on long missions and not knowing beforehand what type of weapons might be needed.

So how do you replace all this? What alternatives do you have for something this versatile? The US is again looking at the idea of a bomber, a longer range, longer endurance, strike aircraft. I think it is questionable whether even the US Air Force really can afford this. There are still studies underway, and the latest American defence budget has pushed this programme back. It is really only affordable if you can afford the second class of manned aircraft, and there are very few air forces in the world that can do this.

This brings us to the other alternative, which is the UCAV, the Unmanned Combat Air Vehicle, development of which started in the mid-1990s. Nobody had really heard of UCAVs or armed UAVs before that, although they had been toyed with and experimented with in the past. However, a fairly rapid experimental programme generated a tremendous amount of enthusiasm in 2002–2003, and turned into a big technology-demonstration programme called J-UCAS (Joint Unmanned Combat Air System), started in 2004, and which was abruptly cancelled in 2006. So what is the status today? Well, some



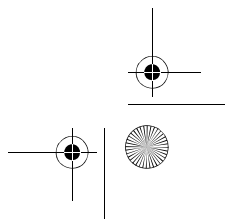
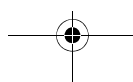


armed UAVs are already in service, such as the Predator and MQ-9A. The follow-on to the Predator B is being developed, but the idea of a fairly large, jet-powered, high-performance UCAV has fizzled out because of lack of user support. Now, this is not to say that it is going to go away completely. It is simply a matter of the different American users not being able to decide what they want.

There is a continuing programme that has received a more enthusiastic response from the Air Force, which is focused on creating a jet-powered, high-subsonic speed UCAS. Meanwhile, the UK has moved ahead very rapidly in this sector, as they have decided, for the time being at least, that the deep strike follow-on to the Tornado will be an unmanned system. The UK Ministry of Defence has put up a fairly large sum of money to demonstrate a programme called Project Taranis. In Europe, France, Sweden, Italy, and Switzerland are involved in the development of the Neuron, another fairly large-scale demonstration programme, and even Germany has its own programme, Barracuda. Unfortunately Barracuda's first test vehicle crashed last summer, but they are probably looking at a more advanced, more ambitious follow-on.

What, then, are the advantages of a UCAV? One of the things a UCAV can do, that might not be possible for a manned aircraft, is that it is restricted to subsonic level flight. In fact, at present there is not much point in making the UCAV agile, manoeuvrable and fast, because it does not really know when to be agile: it is unaware that it is under attack. The only way anyone knows how to do it right now, is to make a very stealthy vehicle that is also quite slow and not very agile. The good news about this is that it makes it very efficient. This results in a long range, large payload vehicle that does not cost a lot. The UAV might be compatible with future directed energy weapons, because it is pilotless, which does give you the option of closing to within very close range of a target. The effectiveness of a DE (directed energy) weapon very much depends on how close you are able to get to the objective.

Therefore, the UCAV has some obvious advantages and limitations. Development risks do exist, as some, like the Barracuda, seem to be accident prone, and losing a few aircraft might set you back a few years. As mentioned, it is very difficult to make these things reactive, so one depends largely on stealth to make a UCAV survivable. It is also unlikely that anyone would want a UCAV to release weapons autonomously. I think the political effect of having a UAV releasing a weapon and hitting a non-combatant target directed by somebody half a world away is simply going to be unacceptable. Another big issue in this context is communications. It is possible to have very good



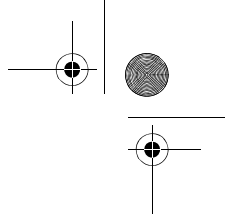
and effective high-resolution sensors, but they generate huge pictures which are very difficult to transcript in a battlefield environment.

This said, I still think UAVs are going to dominate airborne intelligence, surveillance and reconnaissance (ISR). An obvious reason is that one does not have to worry about rescuing the crew, exchanging spies with foreign countries and that sort of thing – you simply will not have to do this. Fighters will still contribute in non-traditional ISR, but I do not even think we will see all that many manned reconnaissance aircraft developed in the future. I think more and more of that is going to migrate to stealthy UAVs of one kind or another. These are very productive, very efficient, and above all capable of very long endurance. They are able to loiter over hostile territory for a very long period of time, watching things move, using targets' movements as a way to determine whether they are hostile or not.

So, what about CAS (Close Air Support)? Although it is not a primary mission of Predator A, which is an ISR asset, or even Predator B, the Reaper, which is a very much larger aircraft, these aircraft will be used as forward air-controlled platforms and as CAS platforms. I suspect that before too long, we will see these aircraft very much controlled and managed from the ground, i.e. directly controlled by a forward air-control party on the ground with the engaged troops. Again, note the long persistence of these aircraft. They can stay up in the air for hours, they can stay above the battle area for a long time, and therefore the tempo is better matched to the ground operations than the tempo of a fast jet fighter, which has limited endurance.

Clearly, there are some limitations and challenges, but I think these aircraft are going to assume much of the CAS role. Notably, the US Army has been looking for a fixed-wing CAS aircraft for a long time now, and the US Air Force has never let them have it. Very quietly, through the UAV named Warrior, supposedly a reconnaissance aircraft though packed with Hellfire missiles, the US Army is getting back into the CAS business.

As for Interdiction and Strike, the adaptability of a UAV or UCAS is that it is stealthy, it is a long range system, and very often interdiction and strike may not require direct eyes on the target. The final phase of the attack may be performed by a stand-off weapon, even at night or in bad weather, and therefore not necessarily requiring direct pilot vision on the target to release the weapon. In fact, the principal aim of the US Navy programme UCAV-N is to keep the door down for a manned fighter aircraft. By using stealth and persistence to maintain pressure on the adversary, the idea is that these aircraft can be launched from a carrier 2000 miles or more away, going over hostile territory, coming back and refuelling, and thereafter continuing to execute a

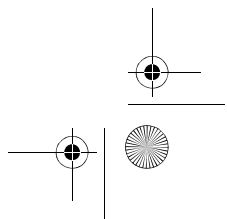
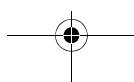


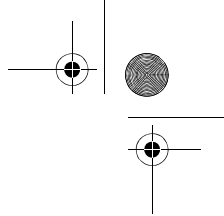
string of sorties before the carriers or the manned aircraft even are in range. This is the operational concept the UCAS advocates are pushing for the US Navy.

Again, as mentioned, the long range strike and the acquisition of stealth capability are really the goal of the UK's project Taranis, as well as the Neuron and the Barracuda. I think that in all of these projects the objective is to demonstrate precision weapon delivery with the aid of synthetic aperture radar. Now, air defence and close combat air patrol, I think, is one mission where we are not going to see the UAV take over for a long time. The reason is that you have to take decisions very quickly in these types of missions. If you are involved in very short decision timelines, it is absolutely critical to make sure that the right decision is taken. One of the most notorious instances of destruction of a non-combatant aircraft is the shooting down of an Iranian Airbus in the 1980s. This incident involved the use of an air defence system that did not have eyes on the target, as it was a totally radar-based system. Basically, the commander in this particular case made conclusions about what the target was, based on the target's actions, as he could not see it. Therefore, the course, speed and altitude of the Iranian aircraft led to catastrophically wrong conclusions in the mind of the American commander.

The combination of human vision, with its wide angle, sensitivity to colour, sensitivity to movement, sensitivity to the behaviour of a target, is far superior to the alternative, machine-based arrangements. I think that for these reasons, these sorts of missions are not going to be performed by a UCAV for a very long time.

The implications for fighters from all this, is that they will keep combat air patrol and air defence both in deploy mode and in the homeland air defence. For that, you are going to need a high missile load-out, one should retain speed and agility, but in some of these missions, some stealth aspects are not crucial. In fact, in some of these missions, all aspects of stealth are very, very expensive to attain. The reason is that, apart from anything else, the moment you have popped out a missile, whether it is to fire it or just to cue it, you have compromised your stealth as the weapon doors are open. Certainly, stealth is not very relevant in battlefield strike and CAS. However, a large and varied weapon load is essential. As mentioned, the F-15 carries three distinctly different external weapons for air-to-surface attacks, as well as a gun and air-to-air missiles – all in all, six different weapons on the same platform. Also, as a cruise missile platform, the fighter becomes a very valuable asset for reaching deep into enemy territory.

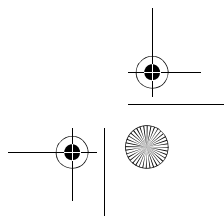
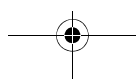
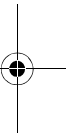
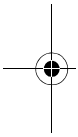


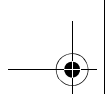


The fighter is going to lose ISR, however; something I think is a foregone conclusion, apart from some non-traditional filling-in ISR using targeting pods. In fact, it may also lose deep strike and close air support. Deep strike and reconnaissance are the two missions where stealth is very crucial for survival, and if you look at, for example, the F-22, one might say that 'this is the stealthy fighter that kicks the door open for my deep strike force'. However, if the deep strike force is unmanned, consisting of UCAVs and cruise missiles, then I am not going to send a manned flight escort, am I? In fact, I am not going to send in an escort at all, which is the whole point. Therefore, I think that the lesson here is that fighters will continue to do the job the way they have done it before and the way they do it now, which is based on a great deal of emphasis on carrying many different weapons, able to being adaptable to different sensors, and above all, being able to adapt quickly and easily to new technology and hardware.

There is more than one level to this. We know that IBM and others were pioneers in developing PCs, and that a small company named Microsoft came along and developed the operating system, which IBM regarded as a cute accessory. However, as we all know, with time, the operating system has become very important. There are also other factors; first and foremost all these bright young people known as the 'Playstation generation', the generation that has developed incredible situational awareness through playing computer games, and has come up with all those applications one can use. My children do not even use e-mail anymore: 'that is just so 1990s!' They post messages on each other's Facebook pages instead.

All these applications developed, and have developed, because the environment is fairly open and because ingenious people come up with these great ideas. I am always surprised when US Air Force generals say things like 'we're just amazed, we've just put these network solutions into the battlefield and suddenly all these young lieutenants are setting up chat rooms, they're setting up instant messaging systems, they are setting up all these things we didn't think of'. Of course they are; this is what they live with! Furthermore, you have got to have your systems open if people are going to invent these things and write applications for the system. I also think these trends are going to be tremendously important for the way air power is actually used. So, when the iPod Nano looks as quaint as the hottest item of the early 1980s, the Sony Walkman, does today, will your fighter aircraft have kept up with that? Will your fighter aircraft be open to the new applications? Or will it be a walled-garden approach, where nobody can write new applications for it without

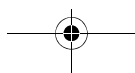
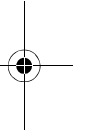
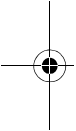


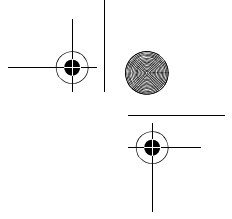


GILs Luftmarktseminar 2007

going through some massive bureaucratic process where everything is protected by copyright and secrecy?

I think the real lesson lies here, in that you have to be flexible. Predictions are generally difficult, especially with regard to the future. In fact, you cannot predict the future; the only thing you can do is to be open to it.





Kampfilyet – frykten og fascinasjonen!

Høgskolelektor Ole Jørgen Maaø, Luftkrigsskolen

Det jeg skal gjøre i dette kåseriet er å ta dere med på noen refleksjoner rundt kampfly og følelser. La meg understreke at jeg på generelt grunnlag tror at følelser er svært undervurdert i forhold til slike valg som vi drøfter på dette seminaret. Vi oppfører oss og debatterer i stor grad som om det er rasjonelle kalkyler foretatt av rasjonelle folk som ligger til grunn for våre vurderinger om både dette og hint. Jeg er ikke så sikker på at det er riktig.

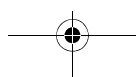
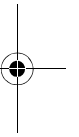
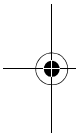
La meg begynne med et par hverdagshistorier om norsk luftmakt: Den første handler til dels om mora mi. Hun heter Mary Helene og er 76 år gammel. En dag i august sa hun til meg at nå var det ikke trygt noe sted lenger. «Å, sa jeg – hvorfor sier du det?» Jo, for det første var det en serievoldtektsmann løs i Oslo. Bare for å gjøre det helt klart: Mora mi bor her i Trondheim.

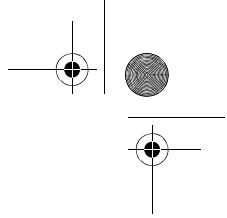
For det andre hadde hun vært skikkelig redd dagen før. Årsaken var at det hadde vært så mye støy fra to jagerfly som øvde over Trondheim. Jeg hadde hørt flyene jeg også. De holdt på en times tid og fløy relativt lavt. I tillegg bidro faktisk både været og andre atmosfæriske forhold til en spesiell akustikk over Trondheim den dagen.¹ Det ble en del skriving i media om flystøyen.² Informasjonsansvarlig Morten Rosenlund ved Ørland måtte ut i lokalavisa og smårefse pilotene litt fordi de burde skjønt at dette kunne irritere noen. Ungdommelig iver – eller noe slikt – kalte Rosenlund det. På vegne av Luftforsvaret la han seg mer eller mindre flat og lovet bot og bedring. Neste gang skydekket var så lavt, skulle man avbryte øvelsen.

En ting er å klage på at fly lager mye bråk, eller at flystøy tar livet av pelsdyr, noe annet er det at lyden, selv i full fred her hjemme i ultrafredelige Trondheim, gjør noen redd.

1 Se Midtbø, Mia Kristin: «Jagerstøyen ikke skadelig». *Adressa nettutgave*, 16.08.2006, der flere akustikkforskere ved NTNU uttaler seg dagen etter hendelsen. Lastet ned 23.01.2007, fra http://www.adressa.no/nyheter/trondheim/article703_542.ece.

2 Ibid, samt Midtbø, Mia Kristin: «Terror trening over Trondheim». *Adressa nettutgave*, 16.08.2006, lastet ned 23.01.2007, fra http://www.adressa.no/nyheter/trondheim/article703_423.ece.





Mora mi er såpass gammel at hun har opplevd at Trondheim ble bombet. Hun husker det godt, siden hun var 10 år da krigen kom til byen. Hun har med andre ord hørt en ordentlig flyalarm – en som betydde noe. Ikke bodde hun særlig langt unna ubåtbunkerer Dora heller, så hun har en slags kompetanse på det å være potensiell kollateral skade, selv om ingen ennå hadde funnet på det begrepet. Og selv om den støyen som allierte bombefly, luftvernsirener og tyske jagerfly lagde den gangen, ikke ligner på støyen fra moderne kampfly, så ble hun redd. Ikke var hun alene om det heller, dette resulterte i telefonstorm mot Forsvarets sentralbord i tre timer. *Adresseavisen* omtalte også flere som hadde vært redd under bråket.³

Denne første hverdagshistorien handler derfor om frykten for kampflyet. Og frykt er mitt første stikkord her i dag; hvorfor frykter vi disse maskinene så mye? Hvor kommer denne frykten fra? Og betyr den egentlig noe for virksomheten vår?

Så til hverdagshistorie nummer to, som er den samme historien om de to samme F-16-flyene som fløy helt ned i 4 000 fots høyde over Trondheim denne augustdagen, og som medførte debatt om fly og flystøy på *Adressas* nettsider.⁴ De fleste av de rundt 40 nettdebattinnleggene var svært positive når det gjaldt flystøyen, siden de mente det var nødvendig at Forsvaret trente skikkelig. I tillegg var det mange som signaliserte holdninger som kom til uttrykk i dette innlegget:

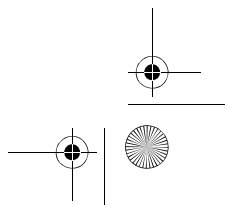
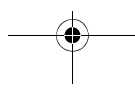
Jeg synes det var tøft jeg! Bra å høre litt power og fræs over byen, så vi er klar over at det er noen som har en nødvendig og tøff jobb med å passe på oss!! Kom igjen, legg dere ned i 1000 fot, så vi får litt skikkelig action!!!⁵

De tre utropstegnene til slutt er ikke mine. Dette må utvilsomt være skrevet av et fascinert individ. Og fascinasjonen er mitt andre stikkord her i dag; hvorfor er vi så opptatt av disse flyene, og ikke minst disse flyerne? Hvor kommer denne fascinasjonen fra? Og betyr den egentlig noe for virksomheten vår?

3 Ibid.

4 Nettdebatten er tilgjengelig på <http://www.adressa.no/nyheter/trondheim/article703423.ece?act=readDebate#328824>, lastet ned 23.01.2007.

5 Ibid.





Frykten

Frykten for flyene eller luftskipene var lenge frykten for det ukjente. Lenge før man hadde slike kapasiteter, skrev en rekke forfattere, spesielt innenfor science fiction-sjangeren, bøker og noveller om hvor forferdelig krigen faktisk ville bli når man kunne beherske den tredje dimensjon. Spesielt var det tanken på bombing fra store luftskip som kunne bære enorme bomber, som skremte mange, men også luftangrep fra fly fremstod tidlig som en trussel.⁶

Sommeren 1908 løsned det endelig for Graf von Zeppelins store prosjekt, luftskipene. Frem til da hadde Zeppelin blitt latterliggjort av mange, også fra talerstolen i det norske Stortinget, der Bastian Eidem hadde uttalt at luftskipene ikke var særlig til å stole på; et av dem hadde jo nylig krasjet med et pæretre.⁷ Men etter nettopp den hendelsen, fikk Zeppelin plutselig massiv støtte. Man startet en stor innsamling av midler for videre utvikling, der det brede lag av det tyske folk donerte penger.

Samme sommer spredte det seg en frykt i Storbritannia, siden man antok at tyske zeppelinere ville angripe som ledd i en tysk invasjonsplan av øyriket.⁸ Dette var samme sommer som Wilbur Wright kom til Europa med sin flymaskin. Den britiske frykten, ja noen har beskrevet den som «The Zeppelin Menace»,⁹ var frykten for noe man ikke hadde sett eller helt kjente effekten av. 1908 var også året da H.G. Wells «The War in the Air» gikk som føljetong i store britiske aviser. Dette var en science fiction-roman om den fremtidige luftkrigen, med bl.a. bybombing fra store luftskip som en av ingrediensene.¹⁰ Zeppelinerne imponerte ifølge David Nye med sin enorme størrelse, geome-

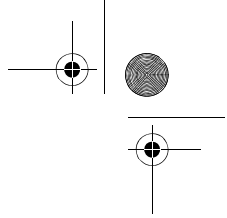
6 Dette ble godt illustrert i vittighetsbladet *Hvepsen* så tidlig som i 1911, se Hobson, Rolf og Kristiansen, Tom (2001): *Norsk Forsvarshistorie, Bind 3, 1905–1940*. Bergen: Eide forlag, s. 185.

7 Maaø, Ole Jørgen (2004): «Norwegian Air Power 1900–1923», i *Forsvarsstudier* nr. 5/2004, s. 61–62.

8 Gollin, Alfred (1984): *No Longer an Island. Britain and the Wright Brothers 1902–1909*. Stanford: Stanford University Press, se spesielt kapittel 11, s. 315–352.

9 Ibid; «The Zeppelin Menace» er tittelen på kapittel 11.

10 Boken gikk også som føljetong i norske aviser, men Kåre Fasting har hevdet at den ikke ble tatt spesielt seriøst. Se Fasting, Kåre (1959): *Fra Kontraskjæret til Tokio. Norsk Sivilflyging gjennom 50 år*. Oslo: Gyldendal, s. 36.



trisk eleganse, stor høyde og kompleks teknologi.¹¹ Zeppelinene representerte noe nærmest overmenneskelig.¹²

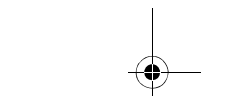
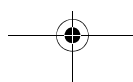
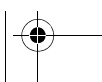
Så forsterkes naturligvis frykten for luftmakten gjennom bybombingen i andre verdenskrig, både i England, Tyskland og Japan. I etterkrigstiden er luftmakten dessuten lenge den sentrale leverandør av skrekkvåpenet over alle; atombomben.

Frykten for luftmakten har vedvart siden. Jeg tror ikke man i dag kan skille frykten for luftmakten generelt og kampflyet spesielt. En av årsakene til frykten er trolig at man ikke vet hvorfra fienden kan komme. Med kun sjømakt og landmakt hadde dette vært så mye enklere. I Norge var det spesielt enkelt; marinestyrker kom naturlig nok sjøveien, landstyrkene kom fra øst. Nå kan fienden komme fra hvor som helst, og det hurtig. I tillegg blir alle sårbare, luftmakten opphever krigføringens soner – det finnes ikke lenger fremre og bakre områder. Det finnes ingen trygge plasser.

En annen årsak til frykten kan være at dette ikke er noe for hvermannsen. Det er kun eliten av eliten som får lov. Vi andre er på et vis ikke gode nok; et moderne kampfly kan ikke forstås for en som ikke kan noe om det. I tillegg

11 Nye, David (1994): *American Technological Sublime*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, her sitert fra en bokanmeldelse av Allen, Michael Thad (2002): «Guillaume de Syon. Zeppelin! Germany and the Airship, 1900–1939.» Lastet ned 23.01.2007, fra HYPERLINK<http://www.h-net.org/reviews/showrev.cgi?path=251841030138916>. Selv forfatteren Dag Solstad har skrevet en estetisk hyllest til luftskipet i romanen *Armand V.*: «Luftskipet. Omkring 1930 virket det som om luftskipet hadde framtiden foran seg. Særlig som luftas passasjerfartøy. Slik skulle det ikke gå. Det var flygemaskinene som gikk seirende ut av kampen om luftas fredelige territorium. Alt som er av ferdsel i lufta foregår nå med maskiner som umiddelbart og umiskjennelig kan føre sine aner tilbake til brødrene Wrights spinkle flygemaskiner. I grunnen synd. Vi hadde hatt godt av å se luftskip på himmelen i dag. Det hadde gjort lufthavnene livligere. Ved siden av de samme jagerflyene, med sine mystiske striper etter seg, de spinnende helikoptrene, luftens insekter, og ruteflyene, på vei inn til landing, over byens tak, disse metalliske kjempefuglene, som brøler infernalsk når de når lufthavnene, landingsplassene, ville det ha vært en lise for øynene å stirre opp i lufta og der få øye på et luftskip som seiler langsomt av gårde, som en luftens blåhval, reddet fra utryddelsen.» Solstad, Dag (2006): *Armand V. Fotnoter til en uutgravd roman*. Oslo: Forlaget Oktober, s. 159.

12 Vi hadde vår lokale versjon av denne frykten også her i Norge under første verdenskrig. Som kjent var Norge nøytrale under hele første verdenskrig, men vi hanglet sakte og sikkert i retning av å bli en nøytral alliert på fransk/britisk side. Denne bevegelsen betydde at man i Norge i hvert fall i forbindelse med tre episoder fryktet tyske luftangrep. Man visste at zeppelinene hadde blitt brukt til bybombing over Storbritannia, men kjente lite til effekten. Kildene forteller om økende satsing på luftvern, varslingsystemer og jagerfly, samtidig som prisene på husforsikring økte dramatisk i Oslo. Noen evakuerte til og med byen. Se Maaø (2004), Op.cit., s. 76–86.





representerer kampflyet også krig. Ergo blir frykten for flyet i dag også frykten for krig. Min mor er trolig redd for krig. En skal heller ikke glemme at på akkurat det tidspunkt F-16-flyene lagde såpass mye støy over Trondheim, så var det svært mye fokus på krigen mellom Hizbollah og Israel i norske medier, en krig der israelske kampfly spilte en helt sentral rolle.

Man frykter flyene også i dag. Kampflyet representerer noe av det mest visuelt kraftfulle maktmiddelet som militære styrker rår over. Derfor ser vi det brukt nettopp i en slik rolle, for å skremme folk og få dem til å endre oppførsel. Middelet er gjerne å fly lavt og lage mye støy. For å oppsummere; frykten for kampflyene er lik den generelle frykten for luftmakten, og dreier seg om luftmaktens evne til å ødelegge mål på bakken fra en opphøyet og nærmest usårbar posisjon.

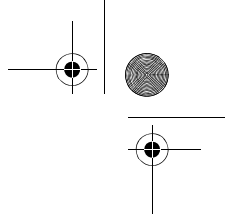
Fascinasjonen

La oss så rette blikket mot fascinasjonen for kampflyene. Kanskje er denne fascinasjonen tredelt:

Først har vi den generelle fascinasjonen for flyging. Adolf Galland, en tysk jagerflyger under 2. verdenskrig som vi snart skal komme tilbake til, skrev: «Flying is more than a sport and more than a job; flying is pure passion and desire, which fill a lifetime.»¹³ Og det er jo jagerflyene som representerer det mest ekstreme, både når det gjelder fart og manøvrerbarhet. Som en av mine jagerflykullkamerater på KS II sa det da studielederen vår ville vite hvorfor vi hadde begynt i Luftforsvaret: «er'e ikke her de har de kjappeste flya da?»

Flyging representerer selve barndomsdrømmen for mange, og da er det som regel jagerflyene man tenker på. Luftkrigsskolens dekan, Øistein Espenes, kom til meg med «Øisteins flybok» da vi begynte å snakke om dette innlegget. Det er en kladdebok fra sent på 1950-tallet, der Øistein sirlig har tegnet ned luftkamper, trolig fra ulike tegneserier og slikt han hadde lest. Boken ble åpenbart produsert lenge før dekanen hadde skjønt bruken av dobbel konsonant, og på en tid hvor tyskerne først ropte «Achtung» før de forsvant i ukontrollert spinn mens røyken steg, med perfekt kledde briter i Hurricanes eller Spitfires som vitner. Tegneseriebladet *På vingene* representerte for mange av oss en

13 Adolf Galland i sin selvbiografi *The First and the Last*, her sitert fra Held, Werner (1986): *A Pilot's Life in War and Peace*. Mesa, Arizona: Champlin Museum Press, s. 15.



inngang til flygingens verden. Det baserte seg på jagerflyvirksomheten under 2. verdenskrig, et evigvarende «Battle of Britain» om man vil. Det er nokså fascinerende i seg selv at denne tegneserien ikke gikk inn før ved 4. utgave i 1990, altså minst 45 år etter begivenhetene den skildret.¹⁴

Den andre delen av fascinasjonen for kampflyene handler om den rent teknologiske fascinasjonen for noe av det hvasseste man har av teknologi. Flyene er symboler på noe av det mest ekstreme vi mennesker får til rent teknologisk. I enkelte miljøer er denne fascinasjonen betydelig, også for historiske fly. Mange koser seg med å finne ut alt om hvert enkelt fly, eller for den saks skyld alle fly i eksempelvis det norske Luftforsvaret. Mye god historie blir tatt godt vare på av entusiaster over det ganske land gjennom denne fascinasjonen. Dette henger kanskje litt sammen med Christine Kohts funn om den norske mannen i TV-serien Jan Johansen som gikk for et par år siden: Et av hans fem hovedkarakteristika var at han var lykkelig hvis det var en motor i nærheten.¹⁵

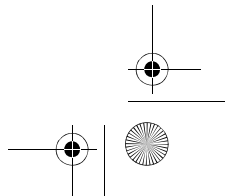
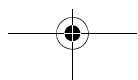
Den tredje fascinasjonen handler om elitismen og myten om det nærmest overmenneskelige ved å være jagerflyger. Det er et av landets og vår tids meste ekstreme yrker, med enorme krav til koordinasjon, fysikk, mentale evner, ro osv. Listen er lang. Kun de beste slipper gjennom. Det er et mulig poeng her at når det gjelder flyfascinasjonen, finnes det knapt nok skiller; er man flygæren så er man flygæren. Men en flyger er ikke en flyger. Jagerflygeren er Piloten med stor P.

La oss derfor dvele litt mer ved *jagerflygermyten*. Jagerflygeren er krigens eneste gjenlevende ridder. Crew-chiefen er hans sjefsvæpner, med alle andre småvæpnerne plassert rundt omkring på flystasjonen. Man flyr i den dyreste rustningen, og det forbindes med noe galant og ekstraordinært å være jagerflyger. Ridderens æreskodeks er delvis beholdt og overført til jagerflygerne. Samtidig representerer de noe individuelt som er fascinerende. Spesielt i en-seters fly blir jagerflyprofesjonen en slags blanding av det ekstremt individuelle og ekstremt kollektive på en gang.

Jagerflygeren er både sårbar og usårbar på en gang inne i maskinen sin. Han eller hun befinner seg i en ekstremt sårbar posisjon – det er jo egentlig ikke ment at mennesker skal sitte oppå en eksploderende tube fylt av høyok-

14 Tegneserien opphørte trolig med nr. 4 i 1990, i hvert fall er det denne informasjonen som er tilgjengelig på den felles norske bibliotekdatabasen Bibsys pr. 23.01.2007, se [HYPERLINKactionhttp://ask.bibsys.no/ask/action/show;jsessionid=00009OSM3bFrVPVNkq4r_QykRkd:116t9p56j?pid=900491582&kid=biblio](http://ask.bibsys.no/ask/action/show;jsessionid=00009OSM3bFrVPVNkq4r_QykRkd:116t9p56j?pid=900491582&kid=biblio)

15 Poengene til Koht er også utgitt i bokform, se Koht, Christine og Rygg, Pernille (2005): *Den norske mannen: jakten på Jan Johansen*. Oslo: Aschehoug.





tandrivstoff. I tillegg er ikke tuben egentlig flygedyktig, uten datakraft ville de to ikke ha klart seg. Samtidig rir han eller hun på verdens mest potente krigsmaskin, som innehar et ødeleggelsespotensial ingen annen enkeltmannsplattform kommer i nærheten av.

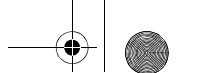
Kollektivt sett finnes det en internasjonal profesjonsetikk innenfor pilotyrket. Selv i ekstreme tider synes ridderligheten tidvis å være viktigere enn nasjonaliteten og krigsmålene, i hvert fall i de historiene som fortelles. Tradisjonen om at man ikke skjøt på flygere som hang i fallskjermen etter at de hadde skutt seg ut, stammer fra en slik ridderlighet.¹⁶ Men ridderligheten gjaldt i så fall bare ens likemenn; at amerikanske og britiske jagerpiloter skjøt på sivile med maskinkanon både i Japan og Tyskland er godt dokumentert.¹⁷ Trolig skjøt man også på piloter i fallsjerm.

Man kan godt ramse opp mengdevis av vel kjente jagerflygere fra mange land som har sørget for å holde myten i live. Det begynte allerede i flygingens barndom. Den første som fløy i Norge, svensken baron von Cederstrøm, var ikke bare pilot, for sin tid var han også en meget dyktig imagebygger. Selv om klærne var fine, var både barontittelen og den tyske forstavelsen «von» lånte fjær.

Det er knapt noen som oppfyller mytene så godt som den tyske jagerflygeren og flyvåpengeneralen Adolf Galland. La meg, før jeg forteller litt mer om ham, meddele at jeg ikke er noen Galland-ekspert, min interesse dreier seg mer om hvorfor man er så fascinert. Det er mye om ham jeg ikke vet, til tross

16 Held, Op.cit., s. 45. Under *Battle of Britain* skal Göring ha spurt Galland og Molders (Wing Commanders) om de burde skyte på britiske piloter som hadde skutt seg ut. Begge svarte nei. Göring sa seg etter sigende enig. Han ville heller ikke skutt på piloter i fallsjerm.

17 En svært illustrativ kilde er filmen *The Last Bomb* som ble laget om amerikanernes bombing av Japan under andre verdenskrig. Filmen er en slags dokumentar laget under krigen for visning på amerikanske kinoer, åpenbart i propagandaøyemed. Såkalt «strafing» (maskingeværskyting fra fly) av uskyldige japanske sivile vises godt på filmen, som er tilgjengelig ved Luftkrigsskolens bibliotek. Filmen *Fight for the Sky*, også produsert over samme lest under andre verdenskrig, men omhandlende amerikanske jagerflyoperasjoner over Vest-Europa, viser også «strafing» mot mål som ikke åpenbart har militær verdi. Også denne filmen er tilgjengelig ved Luftkrigsskolens bibliotek. Den norske jagerflygeren Helner Grundt Spang har hevdet at også norske piloter drev med denne typen operasjoner over Tyskland; se Grundt Spang, Helner i samarbeid med Jørgensen, Eva Christianne (1971): *Den hemmelige kampen*. Oslo: Gyldendal, spesielt s. 7–8.

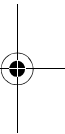
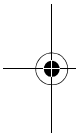


for at han har skrevet sin egen krigshistorie og at det i hvert fall er utgitt 5 engelskspråklige biografier om ham.¹⁸ I tillegg er jeg en smule interessert i litteraturen om disse karene. Biografisjangeren er meget spesiell, siden kritisk distanse, en av biografens dyder, fullstendig mangler i litteraturen. En skulle av og til tro forfatterne var ironisk støvbukkende, men det er neppe saken.

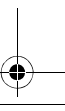
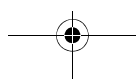
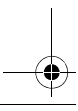
Galland var en svært dyktig jagerflyger, totalt hadde han 103 bekreftede nedskytinger. Han steg svært raskt i gradene, og i 1942 ble han utnevnt til sjef for alle de tyske jagerflystyrkene, og også generalmajor, 30 år gammel.¹⁹ Jeg vil fortelle et par historier om ham, for å understreke hva jagerflygeren kan representere. Og la meg understreke at etter det jeg har klart å finne ut, er dette ikke røverhistorier.

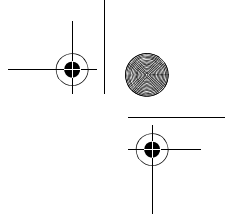
I april 1941 ble Galland invitert i bursdagsselskap hos generalmajor Theo Usterkamp i LeTouquet. Galland tok av fra Brest med en kurv full av ferske hummer og østers, tok en liten omvei om Kent, lokket opp noen Spitfire, skjøt ned to av dem og fløy deretter til selskapet.²⁰

Etter at han ble skutt ned og kun fikk mindre skader i juni 1941, fikk han den høyeste utmerkelsen noen tysk soldat til da hadde fått under 2. verdenskrig. Samtidig fikk han streng ordre om ikke å fly operative tokt lenger. Nå



-
- 18 Han har skrevet sitt eget ettermæle først og fremst i Galland, Adolf (1986): *The First and the Last. The German Fighter Force in World War II*. Mesa, Arizona: Champlin Museum Press. Av biografier finnes i hvert fall følgende: Held, Op.cit.; Baker, David (1996): *Adolf Galland. The Authorized Biography*. London: Windrow & Greene; Toliver, Raymond F. & Constable, Trevor J. (1999): *Fighter General. The Life of Adolf Galland. The Official Biography*. Atglen, Pennsylvania: Schiffer Military History; Forsyth, Robert (1996): *JV 44: The Galland Circus*. Burgess Hill: Classics Publications; Michulec, Robert (2002): *Adolf Galland*. Polen: Mushroom Model Publications.
- 19 Etter uenighet med både Hitler og Hermann Göring fikk han sparken i funksjonen høsten 1944, hvorpå han ledet en jagerflyving til krigens slutt. Etter et par år i britisk/amerikansk krigsfangenskap, ble han sluppet fri, og flyttet til Argentina som rådgiver for det argentinske flyvåpenet. Han returnerte til Tyskland i 1953, og publiserte samme år sin bok *Die Ersten und Die Letzten*, som er en blanding av memoarer og historien om tyske jagerflygere i krig. Boken har blitt oversatt til 15 språk og har solgt over 3 millioner eksemplarer, se Weiler, Anton (1986): «A New Start at Home. 30 Years thereafter», i Held, Op.cit., s. 145.
- 20 Held, Op.cit., s. 58. Galland hadde naturligvis sin egen Messerschmitt 109 på denne tiden, visstnok en av de få som var spesialutstyrt med askebegeer og sigarholder, slik at Galland kunne få sin faste sigar etter landing.





skulle hans viktigste misjon være som gallionsfigur. Galland ga bokstavelig talt – og naturlig nok for en jagerflyger – blanke i den ordren og fortsatte å fly.²¹

For det hører med til jagerflygermyten at man er en smule gjenstridig – egenrådig, om man vil. Galland representerer noe utysk og noe umilitært; her settes selvet foran kollektivet. Det er kanskje derfor etterkrigstiden var så mild mot ham også. Hans klare nazistiske tilhørighet ble oversett. Det å opponere mot autoriteter var et trekk den kanskje like kjente briten Douglas Bader, også var kjent for. Bader mistet begge beina i en flyulykke før krigen. Allikevel fortsatte han å fly, og det med stor suksess.²²

Tilfeldighetene ledet til at de to møttes under krigen. Bader ble skutt ned av tyskerne i august 1941. Da Galland fikk vite at Bader befant seg på et sykehus rett i nærheten, fikk han straks sendt bud på Bader og gitt ham en skikkelig omvisning på sin jagerving.²³ Det eneste Bader visstnok ble nektet var en prøvetur med Messerschmitt 109, men han fikk en grundig brief på flymaskinen. I tillegg fikset vingens teknikere en ny kunstig fot til Bader, etter som en av de kunstige føttene var blitt sittende fast i flyet da han hoppet ut. Gallands skvadronssjefer ble invitert på ettermiddagste med krigsfangen. Bader ble spurt om han trengte noe, og da ba han om at tyskerne sendte beskjed hjem om at han hadde det bra, og at det hadde vært fint om noen kunne sende han reserveføttene, en ny uniform, pipa hans og noe tobakk. Galland tok Baders forespørsel opp med sin sjef Hermann Göring. Melding ble så sendt ut på den internasjonale flynødfrekvensen, hvorpå britene kvitterte. Kort tid etter ble Gallands ving bombet av britene. Da røyken hadde lagt seg, fant tyskerne en container som inneholdt det Bader hadde bedt om.²⁴

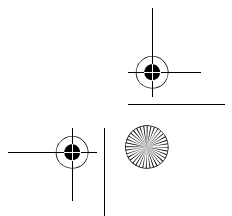
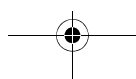
Sett fra en utenforståendes ståsted er Adolf Galland en absurd helt, og det av mange årsaker. For det første sloss han for nazismen. Ingen kunne gjennom flere år være på god fot med både Hitler og Göring uten å sympatisere med nazistene. For det andre drepte han mange britiske og amerikanske flygere. Hvordan kan egentlig en som skyter ned 103 av dine og dine alliertes

21 Ibid, s. 60–61.

22 Burns, Michael G. (1990): *Bader. The Man and his Men*. London: Arms and Armour. Biografien fremstår som så mye av denne litteraturen som en ren hyllest til Bader, men skildrer godt hans stahet og selvstendighet.

23 Som Bader har skrevet selv: «He [Galland] and his pilots entertained me most courteously when I was in Hospital at St. Omer.» Se Bader, Douglas (1986): «Foreword», i Held, Op.cit., s. x.

24 Held, Op.cit., s. 68–69. Etter krigen ble Bader og Galland gode venner. Douglas Bader har som det fremgår av forrige note sågar skrevet forordet i Helds autoriserte biografi om Galland.





flymaskiner og derigjennom tar mange av dine landsmenns liv, bli en helt nettopp i ditt hjemland, og nettopp på grunn av disse gjerningene? Trolig fordi Galland sloss på riktig måte. Han tok livet av amerikanere, briter og for alt vi vet nordmenn på den mest ærbare måte som finnes. Her var det ikke snikmord eller skyting av ubevæpnede sivile. Det var i duellene på himmelen det hadde skjedd. Galland tok sjanser, var dyktig og ridderlig. Han kunne bli en helt.

Så kan vi jo spørre oss selv: Kunne Adolf Gallands historie vært en bombeflygers eller transportflygers historie? Neppe. Det er jagerflygeren som fascinerer, ridderen om man vil, ikke den som kjører luftens buss eller overvåker havområder i endeløse timer. Og, om vi liker det ikke; fascinasjonen lever i beste velgående. *Top Gun* kunne neppe handlet om en bombeflyger.

Avsluttende refleksjoner

Hvor vil jeg så med alt dette? Jeg tror det er viktig at vi i en så viktig sak ikke går rundt og tror på vårt objektive analytiske og kaldt kalkulerende vesen. Alle er vi til en viss grad preget av våre følelser, som bl.a. kan gi seg uttrykk i frykt eller fascinasjon. La meg derfor dvele litt ved en tredje hverdagshistorie om norske kampfly som en avslutning på dette kåseriet. En som kanskje først og fremst omhandler frykten, men også på sett og vis fascinasjonen for Forsvarets mest potente våpensystem.

For det er noe ekstraordinært over kampfly. Faktisk er det såpass ekstraordinært at de skaffet den rød-grønne regjeringa en liten krise i forbindelse med Luftforsvarets F-16-bidrag til ISAF-styrken våren 2005. «Å stå på plena» har blitt ett uttrykk i norsk offentlighet takket være flyene. Etter at flere og til dels sentrale stortingspolitikere fra SV faktisk stod på plena og i det minste så på en protestdemonstrasjon mot norske kampfly til Afghanistan, så betyr det å stå på plena å være i opposisjon til sin egen regjering. Hvorfor stod de der?

Grunnene var sikkert mange, men en av årsakene til protesten og derfor motstanden mot kampflyene til Afghanistan, var trolig det kampflyene representerer. De oppdaterte norske F-16 MLU-flyene er sett på som potente og robuste – og ikke minst offensive våpen. I kretser som antikrigsnettverket og lignende organisasjoner mener man at vi ikke bør sende dem til fredsbevarende styrker som ISAF. Det kunne jo hende at vi støttet en eller annen amerikaner i nød, som til og med kanskje var med i *Enduring Freedom*? At man med et slikt politisk utgangspunkt protesterer mot *Enduring Freedom* er kanskje ikke så oppsiktsvekkende. Men hvorfor har man aldri protestert mot alle bak-



kestyrkene vi sender til den samme ISAF-styrken i Afghanistan? Ingen har stått på plena utenfor Stortinget og ropt advarsler mot norske kystjegere til Meymaneh, og det til tross for at nærmeste kyst er flere hundre mil unna.

Det må være noe spesielt med kampflyene. Vi har naturligvis sett det i norsk politikk før. Jeg vil tro at den regjeringen hvis kulturminister uttalte at «Me likar ikkje bombar» under Kosovokrigen i 1999, var nokså glad for mangelen på offensiv kapasitet i det norske kampflyvåpenet. Selv om vi internt i Luftforsvaret delvis så på vår egen deltagelse som noe beklemmende, siden vi kun fløy defensive oppdrag og ikke en gang fikk fly om natta, var krigen mot rest-Jugoslavia såpass politisk problematisk for Bondevik I-regjeringen, at jeg tror det var heldig at de norske kampflyene hadde en relativt sett tilbaketrukket rolle.

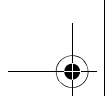
Debatten etter at vi slapp bomber i Afghanistan i januar 2003, hvor dagens kommunalminister var blant de som var kritiske, signaliserer noe av det samme. Flere uttrykte forbauselse i offentligheten over at våre fly, sendt til Afghanistan i en klar og tydelig luft-til-bakke-rolle, faktisk anvendte våpen. Daværende forsvarsminister Kristin Krohn Devold gikk til og med ut i media og forkynte at de norske bombene trolig ikke hadde drept noen mennesker.²⁵ I Norge har vi ingen makttaradisjon knyttet til militære styrker.

Kampflyene representerer det kraftigste virkemiddelet vi har. Og vi skal kanskje være oss svært bevisst at vi ikke lenger oppfattes å ha jagerfly med defensiv kapasitet mot andre fly – vi har kampfly med betydelig offensiv kapasitet. Det er uinteressant i denne sammenhengen hvor reell denne dreiningen i kampflyenes faktiske kapasitet er. Det interessante er hva de blir oppfattet å representere. Skal flyene brukes til noe i Afghanistan, så er det å skyte på mål på bakken – det finnes jo ingen lufttrussel. Ergo blir de i opinionen kanskje oppfattet som bombefly, og da kommer frykten i fokus; frykten for det offensive, det overmenneskelige, det ekstremt potente, frykten for død og lidelse, ja selve grunnfrykten for krig – mens fascinasjonen for ridderligheten, for farten, for jagerflyene og jagerflygeren som vår tids riddere, blir fortrenget. For å sitere en av mine kollegaer: «Kanskje liker vi filmer som *Top Gun* fordi de ligner på de forestillingene vi har om 2. verdenskrig?»

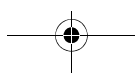
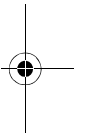
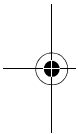
Poenget er at vi konstant må minne oss selv på det spesielle med kampflyene. De er potente fly; de oppfattes som ekstremt offensive ødeleggelsesmaskiner – noe de jo faktisk også er. Nesten hele deres effekt i militære operasjoner

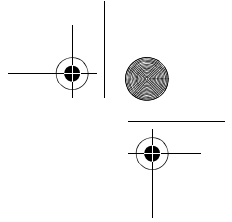
25 *Adresseavisen*, 29. januar 2003 (oppslag på førstesiden).





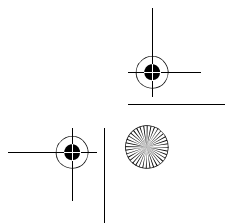
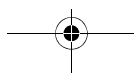
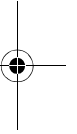
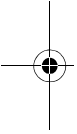
ligger i deres potensielle eller reelle evne til å ødelegge ting og ta liv. La oss aldri glemme at vi i Luftforsvaret bestyrer en svært effektiv dødsmaskin. Det er bare når vi husker akkurat det, at vi kan forvalte den med det politiske og etiske vett som kreves.

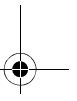
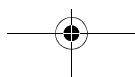
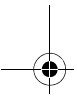
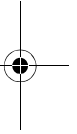
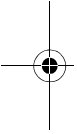
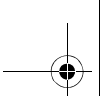




Del 4

Hvilket fly?





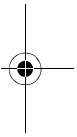
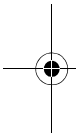


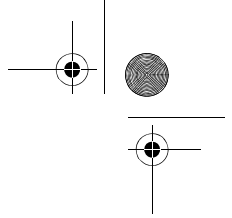
Hvilke fagmilitære faktorer veier tyngst?

Oberst Rune Bjerkås, leder av seksjon for investeringsplanlegging i Forsvarsdepartementet

Tittelen på dette innlegget indikerer at jeg skal forsøke å veie operative, logistiske og eventuelt andre fagmilitære faktorer opp mot hverandre, og peke på hvilke jeg tror vil avgjøre valget mellom de tre kandidatene til Norges nye kampflyvåpen. Dette er selvsagt en meget interessant og relevant utfordring akkurat nå. Prosessen knyttet til kampflykjøpet har relativt nylig beveget seg fra en konseptuell fase til en definisjonsfase, inkludert utarbeidelse av dokumentet «fremskaffelsesløsning». Det betyr at vi nå skal konsentrere oss mer om *hva og hvordan* vi skal anskaffe, fremfor spørsmålet *om* vi skal anskaffe nye kampfly, noe vi var mer opptatt av i forrige fase, blant annet da vi diskuterte kampflytemaet forrige gang i dette forum under Luftmaktseminaret 2005. Jeg må likevel begynne med å skru ned forventningene litt. Vi er fortsatt tidlig i denne fasen, og noe helt konkret svar kan jeg selvfølgelig ikke gi på dette tidspunkt og i denne sammenheng. En pekepinn på hva jeg mener blir viktig skal jeg likevel forsøke å gi.

La oss først skaffe oss en viss oversikt over hvilke hovedgrupper av vurderinger og hensyn som kan tenkes å spille inn i prosessen fremover. Fokuserer vi på vurderinger som ikke vil være rent militære, er det klart at hensynet til gjenkjøp og eventuell gevinst for norsk industri og sikring av norske arbeidsplasser vil være viktig. Hvilken av kandidatene kan tilby mest, samtidig som de operative minstekrav tilfredsstilles? Videre må vi ta innover oss de overordnede sikkerhetspolitiske hensynene i denne saken. Hvor mye betyr forholdet til store og små samarbeids- og alliansepartnere? Hvem kan vi samarbeide med om anskaffelse, vedlikeholdssystemer og operasjoner? Hvem er det sikkert at vi greier å holde sammen med gjennom de tretti årene eller mer et fremtidig kampfly vil være i funksjon? Eller skal vi snu den problemstillingen på hodet og si at vi kjøper kampfly av, eller sammen med noen, nettopp for å øke sjansene for at vi holder sammen lenger? Det er mange hensyn som må ivaretas i et fremtidig kampflykjøp. Mitt gebet, nå og i det daglige, er imidlertid det rent fagmilitære. Jeg skal derfor i det følgende holde meg til det.

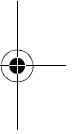
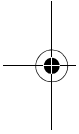




Fagmilitære vurderinger

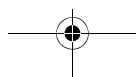
Kampflyet representerer en forutsetning for å kunne sikre og opprettholde nødvendig luftoverlegenhet, eller luftkontroll. Dette er igjen en forutsetning for vellykkede operasjoner på overflaten, både til lands og til vanns. Luftkontroll er derfor luftmaktens og kampflyets primære bidrag til helheten i et nasjonalt forsvar. Kampflyet er også en formidabel bidragsyter direkte i aktivitetene på overflaten. De kampfly vi har i dag har blitt oppgradert på våpensiden ved innføring av forbedret luft-til-bakke-kapasitet. Luftforsvaret anskaffet laserstyrte presisjonsvåpen som er blitt brukt med stor suksess i Afghanistan, og med de senere års innføring av PANTERA målbelysningspodder og kjøp av GPS-styrte våpen, har jagerflyene våre fått allværs luft-til-bakke-kapasitet. Dette er et viktig bidrag i en fellesoperativ ramme med relevans både på det taktiske, det operasjonelle og det strategiske nivå.

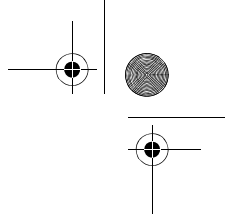
I tillegg til å være en effektor, har kampflyet utviklet seg til å være en viktig sensorbærer. Utviklingen av sensorer ventes å fortsette både innenfor søk, målfølgning og billedbehandling. Kombinert med kampflyets hurtighet og rekkevidde ventes fremtidens sensorer og sambandssystemer å bidra til ytterligere forbedrede muligheter for at beslutningstakere kan få informasjon hurtig og nøyaktig fra nærmest ethvert tenkelig interesseområde. En måte å gruppere de operative krav til kampflyet på, er å undersøke om det er noe som skiller anvendelse av kampflyet i det nasjonale forsvar fra bruk i internasjonale operasjoner utenfor Norges grenser.



Nasjonale oppgaver

Norge er en liten nasjon med store ressurser. Vi har et enormt ansvars- og interesseområde å ta vare på. Siden verdiskapningen i Norge i betydelig grad er knyttet til kontroll over – samt utnyttelse av – de store ressursene Norge besitter på kontinentalsokkelen og i store havområder, blir vår evne til å kunne drive *suverenitetsåndbevelse* og *myndighetsutøvelse* særdeles viktig. Dette er våre utfordringer, som vi må være i stand til å ordne opp i selv uten alliert støtte. Selv om sannsynligheten for en militær konfrontasjon i våre nærområder må anses som lav, både på kort og noe lengre sikt, er det mulig å se for seg at episoder, konflikter og kriser av begrenset karakter kan oppstå. Her er fem punkter jeg mener er viktige angående kampflyets evne til å bidra til løsning av Forsvarets nasjonale oppgaver:





For det første vil kampfly gjennom sine sensorer og kommunikasjonssystem kunne fremskaffe og formidle viktig og oppdatert informasjon fra et aktuelt område til lokale og sentrale beslutningstakere. God håndtering av episoder i nordområdene forutsetter evnen til å komme dit raskt med minst ett par «øyne». Kampflyets hastighet og reaksjonsevne, kombinert med dets mulighet for å være en fremskutt, integrert og bemannet sensor, gir denne evnen.

For det andre vil kampfly ha evnen til å anvende et vidt spekter av virkemidler for avvissning av ikke-ønsket aktivitet over eller på norsk territorium. Det være seg alt fra visuelle tegn og signaler til bruk av våpen. Hvilken effekt bruken av disse virkemidlene har, kan raskt formidles tilbake til kommando- og kontrollsystemet via plattformens nettverksbaserte systemer. Dette gir muligheter for god og direkte militærpolitisk håndtering av situasjonen.

For det tredje kan kampflyenes rekkevidde, mobilitet og spekter av virkemidler utgjøre et substansielt bidrag til andre enheter, både til sjøs og til lands, og deres evner til å drive myndighetsutøvelse.

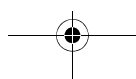
For det fjerde vil en eventuell motstanders kunnskap om at vi innehar en kampflykapasitet i seg selv virke avskrekkende og episodeforebyggende. Egenskaper som reaksjonsevne, mobilitet, rekkevidde og evne til utholdenhet – enten ved fremskutt posisjonering eller støtte fra tankfly – er med på å gi kampfly denne forebyggende effekten. Kampflyet vil på kort varsel kunne håndtere hele krisespekteret fra avskjæring (lav intensitet) til våpenbruk (høy intensitet).

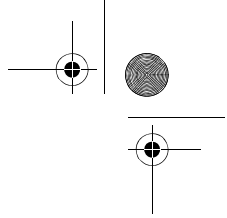
Det femte og siste punktet angår direkte støtte til det sivile samfunn, hvor vi kan tenke oss at kampfly vil kunne være de første norske enhetene over ulykkesområder til havs, eller kan brukes som direkte respons på offentlighe- tens observasjoner av aktivitet i norske farvann eller områder. Videre vil fremtidige plattformers høyteknologiske sensorer kunne bidra, eller gi støtte til, andre offentlige aktørers oppdagelse, kjenning og identifisering av aktivitet – under alle værforhold, både dag og natt.

Oppsummert kan vi da si at kampfly er en viktig forutsetning for at vi skal kunne drive effektiv suverenitetshåndhevelse og myndighetsutøvelse, samt håndtere episoder og sikkerhetspolitiske kriser i Norge og norske områder.

Internasjonale operasjoner

I internasjonale operasjoner må vi fremfor alt vektlegge kampflyets hurtighet og fleksibilitet og evne til å bidra i mange typer scenarier og langs hele kon-





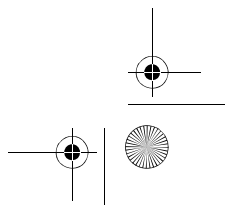
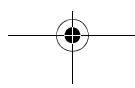
fliktspekterets bredde – fra episoder og krise til full krig. Kampflyene representerer videre en modulær og hurtig deployerbar ressurs. Vi kan skalere innsatsen fra to fly og oppover, og vi kan være der raskt. Vi vet at vår kampflyflåte vil være av begrenset størrelse. Det er blant annet derfor viktig at de kampflyene som anskaffes er multiroлле-maskiner som kan bidra i så mange av Forsvarets oppgaver som mulig, både nasjonalt og internasjonalt. Dette krever en avansert multiroлле sensor/effektor, som er både fleksibel og effektiv. Flyet må kunne delta i en lang rekke oppdrag som spenner fra enkle fredsoperasjoner til regulær krig, og være kapabelt til å angripe og ødelegge mange ulike typer mål, uansett lys- og værforhold. Dette inkluderer stasjonære og mobile landmål, overflatemål på vannet og lufttrusler. Kampflyets operasjonstyper vil være: defensive kontraluftoperasjoner (DCA), offensive kontraluftoperasjoner (OCA), interdiktoperasjoner (AI), nærstøtte (CAS), strategisk angrep og væpnet rekognosering i tillegg til at kampflyet vil kunne bidra som sensor i beslutningskjeden.

For at et samarbeid i en koalisjonsstyrke skal være effektivt, er det viktig at Luftforsvaret forblir interoperabelt med allierte styrker. Dette underbygger behovet for å henge med på de trendene og utviklingstrekkene som våre allierte følger. Teknologiske fremskritt koblet med økt mobilitet og internasjonalisering gjør moderne våpensystemer lettere tilgjengelig for alle, inkludert mulige fiendtlige nasjoner og terroristorganisasjoner. Derfor må fremtidens kampfly være forberedt på å møte et stort utvalg av trusler, både fra luften og overflaten. Disse innledende betraktningene peker mot at vi kan gruppere de operative krav til et fremtidig kampfly i tre kategorier

- I luft-til-luft-rollen
- I luft-til-overflate-rollen
- Som informasjonsinnsamler (sensor)

Det er altså et svært bredt spekter av oppgaver vi ser for oss at et kampfly skal løse innenfor de nasjonale oppgavene, og jeg vil hevde at det er her vi finner hovedrasjonale for våre stridsmidler og vårt materiell. Det er disse oppgavene vi i størst grad bør fokusere på når vi skal finne ut hvilke fagmilitære faktorer som skal veie tyngst i valget av kampfly.

La meg forsøke å konkretisere noen av de operative kravene jeg har indikert så langt, og se det i sammenheng med målstrukturen som er etablert i «Konseptuell løsning»:





Effekt mål nr. 1 – Tidsriktig og tilstrekkelig effektivitet

Må ha tilstrekkelig stridseffektivitet (Krav 1)

Valgt løsning må gi tilstrekkelig stridseffektivitet. Dette innebærer at det stilles krav til kampflyenes ytelser, deres operative tilgjengelighet og overlevelsessevne.

Ytelser

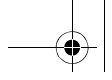
Kampfly er svært komplekse med en rekke delsystemer. Å stille konkrete krav til delsystemenes ytelser er vanskelig i denne fasen. Årsaken er at det er den totale systemløsningen som gir ytelsen, og ikke ytelsene til delsystemene hver for seg. Fokus må ligge på totalløsningen. En skal også være oppmerksom på at svake ytelser på ett felt kan veies opp med bedre ytelser på andre felt. En løsning kan være svakere enn andre på ett delsystem, men trenger likevel ikke å ha dårligere totalytelser av den grunn. Jeg vil likevel i det etterfølgende utdype kravene når det gjelder luft-til-luft og luft-til-bakke:

Luft-til-luft-rollen

Kampflyene skal være utstyrt med aktive og/eller passive sensorer som skal kunne søke etter, detektere, følge og identifisere relevante luftmål i relevante høyder og hastigheter for å sikre egen situasjonsoversikt, og for eventuelt å kunne bidra til at det totale luftforsvarssystemets informasjonsbehov dekkes. I dette ligger også at kampflyet må ha sensorer som gir mulighet for passiv deteksjon, og som gir mulighet til å bestemme avstand til luftmål uten bruk av egen radar. Kampflyet må videre kunne motta, prosessere, vise informasjon og engasjere mål mottatt fra eksterne kilder, og det må kunne sende eget luftbilde og målinformasjon til andre fly og bakkeinstallasjoner. Selvsagt må flyet også kunne engasjere luftmål, herunder tradisjonelle lufttrusler, det vil si jager- og bombefly, men også kryssermissiler, droner og andre lavtflygende mål.

Luft-til-bakke/overflate-rollen

Et vesentlig vurderingskriterium under luft-til-bakke-rollen, vil være evnen til å bære et spekter av våpen – både i form av hvilke våpen flyet er sertifisert for, og antall våpen per oppdrag. Kampflyet skal ha evne til å levere presisjonsvåpen mot stasjonære og bevegelige mål, i alle lys- og værforhold. Kampflyene skal være utstyrt med aktive og passive sensorer som skal kunne søke etter,



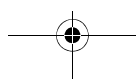
detektere, følge og identifisere relevante land/overflatemål for understøttelse av aktuelle luft-til-overflate-våpen uansett lys- og værforhold. Det er i denne sammenhengen viktig å legge til at systemet må kunne opprettholde tilstrekkelig luftbilde selv under luft-til-bakke-operasjoner. Det er også viktig at man kan ha kapasitet til å engasjere opptil flere bakkemål samtidig. I denne sammenheng er også samarbeid og interoperabilitet viktig. Flyet/flygeren må kunne bestemme avstand til land/overflatemål uten bruk av egen radar, og må kunne motta, prosessere og vise informasjon samt engasjere mål mottatt fra eksterne kilder.

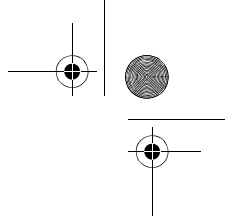
Andre krav til ytelser

Det finnes også mange krav som ikke direkte relateres til enten luft-til-luft eller luft-til-overflate. Av disse vil jeg nevne at løsningen skal inneholde kampfly som har svingrolle-kapasitet, det vil si evne til å utføre både kontra-luft- og antioverflateoppdrag i løpet av samme flytokt. Videre må kampflyene være interoperable med nasjonale og Natos kommando- og kontrollsystemer, samt med egne og alliertes styrker og våpensystemer. Kampflyene skal tilfredsstillende sivile krav for å kunne operere i lufttrossstrukturen. Videre må kampflyene være interoperable med tekniske vedlikeholdssystemer som benyttes i Nato. I samme kategori nevner jeg også at for å kunne gjennomføre flere oppdrag med kort mellomrom, er det viktig at våpenopplasting/rekonfigurering kan skje raskt. Det er i den forbindelse også viktig at hele «turnaround»-tiden (ettersyn, fylling av drivstoff etc.) er kortest mulig.

Løsningen skal inneholde kampfly med sensorutstyr som gjennom intern kommunikasjon fungerer uavhengig av lys- og værforhold. Sensorene må kunne detektere og følge både luft-, land- og sjømål. Sensorene må også bidra til identifikasjon av målene på en slik måte at piloten kan fungere som en selvstendig beslutningstaker. Sensorene er en viktig del av ildledningssystemet og må derfor kunne understøtte aktuelle våpen i samtlige aktuelle roller. Sensorpakken må også understøtte navigasjon, spesielt under forhold hvor det menneskelige øyet kommer til kort. Sensorsystemet må kunne detektere, identifisere og lokalisere elektroniske trusler/utstrålinger. I tillegg til egen sensorpakke, må flyet kunne benytte seg av informasjon fra eksterne sensorer på andre plattformer, eksempelvis fregatter, UAV eller AWACS.

Løsningen skal inneholde kampfly med tilsvarende eller lengre rekkevidde enn F-16 og tilsvarende eller større utholdenhet. Flyene må selvsagt dekke hele Norges territorium, inkludert den økonomiske sonen på 200 nautiske mil, og det er ønskelig at dette området kan dekkes fra hvilken som helst





flystasjon i Norge. Stor aksjonsradius gir flyene større fleksibilitet. Med lang rekkevidde kan flyene stasjoneres lenger unna operasjonsområdet og vil ha bedre mulighet til å utføre ulike oppdrag. Kampflyene må kunne bære med seg et definert minimumsantall luft-til-luft-missiler selv om flere utvendige drivstofftanker medbringes. I luft-til-bakke-rollen er ofte maksimal vekt begrensende for hvor mange våpen som kan bæres, og det vil være en balanse mellom ønsket rekkevidde og våpenlast. Som et minimum må flyene kunne bære to luft-til-bakke-våpen uavhengig av annen last (for eksempel drivstoff-tanker). I luft-til-bakke-rollen må flyene også være i stand til å forsvare seg selv mot andre fly. Våpenlast vil begrense flyets yteevne og manøvrerbarhet. Det er derfor viktig at man raskt kan oppnå ønsket grad av manøvrerbarhet for eksempel ved å kvitte seg med våpen/tanker (slippe uten å armere).

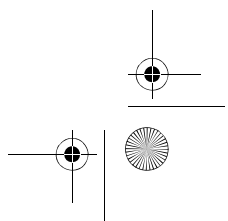
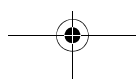
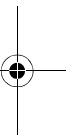
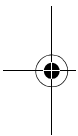
Operativ tilgjengelighet

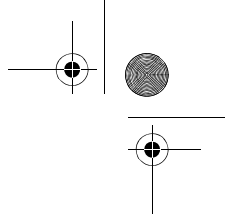
Operativ tilgjengelighet vil si både teknisk tilgjengelighet og i hvilken grad kampflyene faktisk kan benyttes til oppdrag. På teknisk side skal de operative behovene styre kravene til tilgjengelighet. I fred vil driftsprofilen være styrende, men operasjonsscenariene må formuleres slik at krav til tilgjengelighet blir definert. Krav til tilgjengelighet utledes av operasjonsscenariene og operative krav knyttes til flytimeproduksjon. Videre skal krav til pålitelighet, vedlikeholdsvennlighet og behov for logistikkstøtte beregnes ut fra de operative kravene. Kravene til tilgjengelighet skal innfris med lavest mulige levetidskostnader, og det må være betimelig å kreve en operativ tilgjengelighet på minimum 50 %.

Videre vet vi at blant annet trusselnivået og den teknologiske utviklingen vil føre til behov for endringer og oppdateringer. Systemets ytelser må kunne økes i hele dets levetid innenfor en investerings- og moderniseringsramme som er tilsvarende eller bedre enn de rammene Forsvaret har erfaring med fra F-16. Kampflyets vi velger må med andre ord ha et potensiale for at vi i samarbeid med andre brukere kan videreutvikle det gjennom hele levetiden. Løsningen som velges må inneholde kampfly som kan opereres fra deployeringsbaser med minimum behov for støtte. Kampflyene skal kunne inngå som en del av Natos reaksjonsstyrker med respektive krav til mobilitet.

Overlevelsessevne

Overlevelsessevne er en funksjon av utstyr i flyet, treningen til flygere, «mission support»-personell og teknisk personell, samt brukergrensesnittet





mellom pilot og flyets systemer. Løsningen skal inneholde kampfly som har elektronisk krigføringsutstyr (EK) som kan benyttes både som tiltak og mottiltak, og som kan redusere egen sårbarhet for EK. Videre vil vi at kampflyet skal ha en så lav signatur på plattformen som mulig. Radar- og IR-signatur er konstanter som er svært kostbart å gjøre noe med, mens den aktive elektromagnetiske signaturen generelt må kunne kontrolleres av flygeren.

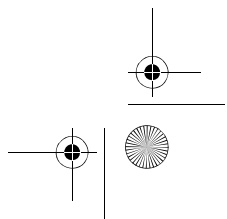
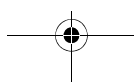
Må gi gunstigst mulig levetidskostnader (Krav 2)

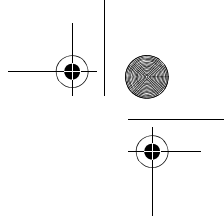
Valgt løsning skal gi gunstigst mulig levetidskostnader, sett i sammenheng med stridseffektiviteten. Levetidskostnader er en funksjon av anskaffelseskostnader, driftskostnader og oppdateringskostnader. Levetidskostnadene må ses i sammenheng med de forskjellige løsningenes stridseffektivitet. Levetidskostnadene spiller en vesentlig rolle i vurderingen av de løsningene som tilfredsstiller kravene til stridseffektivitet, og sammenhengen mellom de to skal vurderes i en egen kosteffektivitetsanalyse.

Effekt mål 2 – Krav til løsning som skal gi tilfredsstillende evne til å ivareta våre nasjonale og internasjonale forpliktelser

Dette effektmålet er egentlig utenfor mitt oppdrag, men siden grensesnittet mot det rent militæroperative er såpass tydelig og viktig, ønsker jeg å kommentere dette.

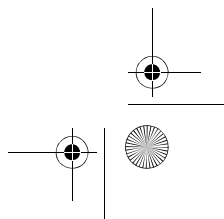
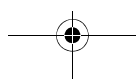
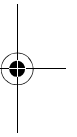
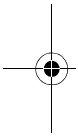
Valgt løsning skal bidra til å dekke de nasjonale forsvarsbehov Norge har. Våre nasjonale forsvarsbehov er på den ene side evnen til å håndtere krenkelser av norsk suverenitet, samt begrensede kriser og episoder av en slik art at det ikke er ønskelig eller hensiktsmessig å involvere Nato. På den andre siden må kampflyvåpenet gjennom sin evne til å operere sammen med våre allierte, bidra til å stimulere interesse for alliert trening og øving i Norge. Vi må også merke oss at det er en klar forventning om at Norge, som en ressurssterk stat, bidrar substansielt til eget og kollektivt forsvar. Dette innebærer en opprettholdelse av en god kampflyløsning. Hvis medlemslandene ikke viser vilje til å understøtte alliansen i praksis, vil den kollektive sikkerhetsgarantien svekkes over tid. Dette vil selvsagt virke negativt inn på norsk sikkerhet.

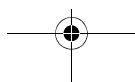
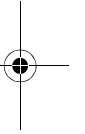
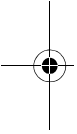


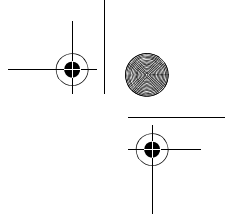


Konklusjon

Vår militærfaglige anbefaling om type kampfly vil basere seg på en helhetlig operativ og driftsmessig vurdering av de aktuelle kandidatene. I det bildet vil alle tenkte aspekter ved bruk av kampfly bli tatt med i betraktningen. Jeg er ikke i tvil om at det er de nasjonale bruksområdene for kampflyet som må veie tyngst. Hensynet til nasjonal sikkerhet, suverenitetshåndhevelse, ressursovervåkning og forsvar mot terrorisme her hjemme er det som i første rekke vil bestemme hvilket kampfly som skal anskaffes. Forsvarets kampflyflåte vil være av begrenset størrelse, og det er derfor viktig at de kampflyene som anskaffes er multirolle-maskiner som kan bidra i så mange av Forsvarets oppgaver som mulig. Dette krever en avansert og kosteffektiv multirolle sensor/effektor, som innehar økt oppdragsfleksibilitet, effektivitet, understøttelse og mobilitet i forhold til dagens F-16 MLU. Det nye kampflyet må kunne delta i en lang rekke oppdrag som spenner fra enkle fredsoperasjoner til regulær krig. Flyet må være kapabelt til å angripe og ødelegge en lang rekke mål, uansett lys- og værforhold. Dette innebærer for eksempel stasjonære og mobile landmål, overflatemål på vannet, samt lufttrusler. Kampflyets primære oppdrag vil være innen defensive kontraluftoperasjoner, interdiktoperasjoner (AI), offensive kontraluftoperasjoner (OCA), nærstøtte (CAS), foruten å yte bidrag til Kystvakten, delta som sensor i beslutningskjeden, bidra i søk- og redningsoppdrag og bekjempe og forebygge terror i hele den norske økonomiske sonen. Vi er med andre ord ute etter å anskaffe et fly som er minst like fleksibelt og har like store utviklingsmuligheter gjennom levetiden som det F-16 har hatt. Vi skal anskaffe et kampflysystem som kommer til å være kjernen i forsvaret av Norge og norske interesser i minimum 30 år fra ca år 2020 og utover.







Hvilket kampfly?

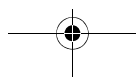
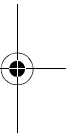
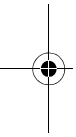
Om hvilke faktorer som bør veie tyngst i valg av flytype

Seniorrådgiver Jacob Børresen, NORISS

Når det gjelder valg av nytt kampfly til Luftforsvaret, er det vel egentlig to ting å si om fenomenet. For det første må det erkjennes at valg av nye kampfly til Luftforsvaret ikke er et spørsmål som kan avgjøres utelukkende ut fra flytaktiske og tekniske kriterier, men må ses i forhold til en lang rekke spørsmål av overordnet forsvars- og sikkerhetspolitisk karakter.

Det er for eksempel i denne sammenheng ikke likegyldig hvordan de maktpolitiske forhold i Norges nærområder utvikler seg, hvordan Norge i framtiden best kan trygge sin sikkerhet og sine interesser, eller hvilke andre land Norge er best tjent med å inngå forsvarspolitisk og militærstrategisk samarbeid med. Svaret på dette er ikke entydig Nato, slik som under den kalde krigen. EU seiler blant annet opp som en aktør norske myndigheter har sett det tjenlig å samarbeide med, gjennom for eksempel å melde inn styrker til EUs styrkeregister. Et bredere og dypere nordisk forsvarssamarbeid enn det som var politisk mulig under den kalde krigen framstår i mange sammenhenger som en fristende opsjon. Det at Nato har fått ny strategi og har fokus på helt andre områder og problemstillinger enn nordområdene og forsvaret av Norge, har ført til at norske myndigheter, blant annet gjennom Nordsjøstrategien, arbeider for mer direkte å styrke båndene til «likesinnede land» innen alliansen, som Tyskland, Nederland, Storbritannia og Danmark. Men det er også argumenter som taler for at vi, i en tid hvor det kan se ut til at troverdigheten i Natos sikkerhetsgaranti til Norge er svekket, bør styrke det bilaterale forsvarssamarbeidet med USA.

Konklusjonen på denne type spørsmål munner for Forsvarets vedkommende blant annet ut i en avklaring av hva Forsvaret skal brukes til i den tiden vi nå går inn i – med andre ord, hvilken oppdragsportefølje vi ser for oss at Forsvaret vil få å hanskes med i årene framover. Er det krav til deltakelse i skarpe internasjonale operasjoner som skal være dimensjonerende for morgendagens forsvar, eller er det de litt mindre skarpe håndhevings- og forvaltningsoppgavene hjemme, understøttet av en troverdig nasjonal forsvarsterskel, som skal bestemme Forsvarets framtidige struktur? Og dersom det er begge deler,





hva skal forholdet mellom dem være? Et annet spørsmål denne typen avveining og prioritering gir svar på, er hvor langt det er hensiktsmessig og forsvarlig å gå når det gjelder internasjonalt forsvarssamarbeid. Er det problem- og risikofritt å ta ut den økonomiske gevinsten som åpenbart ligger i for eksempel å etablere felles jagerflyvåpen med eksempelvis Nederland og Tyskland eller Sverige, eller bør slikt samarbeid begrense seg til støttefunksjoner, og da bare i en slik grad at det sikrer nasjonal autonomi i en krisesituasjon?

La meg med en gang tone flagg og erklære at det etter mitt syn er de nasjonale forsvarsoppgavene som bør være strukturerende for det norske forsvaret også i framtiden, og at det derfor er disse oppgavene som bør veie tyngst også når det gjelder valg av nye kampfly til Luftforsvaret. Min begrunnelse er at jeg for det første ikke tror den tiden er forbi da Norge kan bli utsatt for militært press fra en eller flere av de andre landene som opptrer og har interesser i våre nærområder. For det andre mener jeg at nasjonalstatene fortsatt (i motsetning til hva det i noen år har vært politisk korrekt å hevde) er utenrikspolitikkens viktigste aktører. Jeg vil videre hevde at nasjonalstatenes opptreden i våre nærområder vil være diktert av nasjonale interesser og prioriteringer som i mange tilfeller kan være andre enn Norges. For det tredje er det mitt syn at det er Norges ansvar å ivareta forvaltnings- og håndhevingsoppgavene i områder underlagt norsk suverenitet og jurisdiksjon. Det er det ingen andre som kan forventes å gjøre, i alle fall ikke på en måte som vil støtte opp om Norges interesser. Når det gjelder anskaffelsen av nye kampfly til Luftforsvaret, tilsier dette at vi er nødt til å anskaffe så mange fly at det utgjør en selvstendig kampflykapasitet med et minimum av utholdenhet. Hva det betyr i antall, vet jeg ikke, annet enn at jeg tror tallet ligger nærmere 50 fly enn for eksempel 20.

Det er for tiden fasjonabelt og politisk korrekt å hevde at som et resultat av en kombinasjon av den utenrikspolitiske og våpenteknologiske utviklingen i verden etter den kalde krigen, så har krigens grunnleggende karakter endret seg. Det å ta og holde terreng er angivelig ikke lenger politisk interessant og derfor heller ikke relevant, rent militært. Dersom Norge skulle bli innblandet i en utenrikspolitisk krise i landets nærområder, vil maktbruken, hevdes det, ta form av overraskende, kortvarige angrep mot utvalgte mål, for derigjennom å sette norske myndigheter under press og tvinge dem til å endre politisk standpunkt eller kurs. Invasjon og etterfølgende okkupasjon av hele eller deler av Norge er derfor ikke en type trussel som kan være strukturerende for utformingen av Norges forsvar i framtiden. Det har derfor heller ikke lenger mening å opprettholde en nasjonal forsvarsterskel i form av tilstedeværelse i utsatte områder av militære styrker med kapasitet og utholdenhet til å møte



Hvilket kampfly?

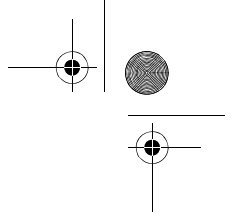
fiendtlige bakkestyrker på norsk jord. Det vi i stedet trenger er utrykningsstyrker som hurtig kan settes inn i forsvar av enkeltmål som kommer under angrep. Slike utrykningsstyrker ser like ut og har de samme kapasiteter og egenskaper, enten de skal settes inn hjemme eller ute. Det er på dette grunnlag at det gjerne blir hevdet at det ikke er noen prinsipiell forskjell mellom forsvar hjemme og forsvar ute. Dette er jeg uenig i.

Det er nemlig slik at vår tids kriger på Balkan, i Irak og i Afghanistan viser at militær invasjon, det å ta og holde territorium, fortsatt er et effektivt og etterspurt virkemiddel for å utvirke regimeskifte og sikre privilegert adgang til energiresurser. Invasjon av et begrenset område i et begrenset tidsrom for å oppnå politiske sanksjoner er også et velbrukt middel innen militærdiplomatiet som ikke er gått av moten. Til det svares det gjerne at dersom slike trusler skal gjenoppstå i vår del av verden, må det skje radikale endringer i internasjonal politikk. Det er jeg enig i. Og er det noe som har preget også vår del av verden etter den kalde krigen, er det jo nettopp radikale endringer i internasjonal politikk, endringer ingen har vært i stand til å forutse. Da er det uansvarlig å late som om endringer ikke kan skje igjen, og på det grunnlag fjerne Forsvarets invasjonsterskel.

Det er blant annet på grunnlag av de ovennevnte punkter at jeg har gjort meg til talsmann for å hente fram igjen FFIs luftmaktstudie fra 1970-årene, der det utvetydig slås fast at ved bakkekrig i Norge, mot en fiende som har evne til å etablere luftoverlegenhet i luftrommet over operasjonsområdet, er kampflyets mest effektive bidrag til striden å bekjempe fiendens jagerfly, ikke å bekjempe mål på bakken i direkte støtte til egne bakkestyrker. Konsekvensen når det gjelder anskaffelse av nye kampfly til Luftforsvaret er at vi bør se etter en luftforsvarsjager, et fly som har gode egenskaper i «air superiority»-rollen, mens egenskapene i bakkeangrepsrollen blir mindre kritisk. En annen konsekvens er at vi, som følge av de store avstandene i Norge og størrelsen på områdene underlagt norsk suverenitet og jurisdiksjon, bør se etter et fly med et visst minimum av rekkevidde. Rekkevidde blir viktig!

Forståelsen blant norske fagmilitære for militærmaktens rolle i internasjonal politikk er sterkt påvirket av den militærteoretiske utviklingen i allierte stormakter som Storbritannia og USA. Mange av Forsvarets lederemner som i dag arbeider med Forsvarsstudie 07, med utvikling av doktriner, underviser på Stabsskolen eller lignende, har sin bakgrunn fra stabs- og høyskoler i Storbritannia, og kanskje særlig i USA. De kommer hjem sprekkferdige av nyervervet kunnskap, ivrige etter å anvende den på norske forhold. Det er vel og bra. Problemet er at stormaktenes syn på og tilnærming til bruk av militær makt i liten grad er anvendelig for en småstat som Norge. Det er nyttig for småstaten å

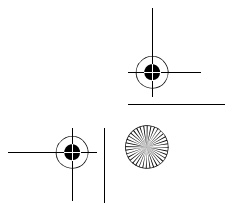
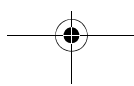




kjenne til og forstå stormaktens holdning til militær makt som politisk verktøy, rett og slett fordi den kan bli utsatt for den. Og for en småstat som Norge, som inngår i en formalisert stormaktsallianse, Nato, er det selvsagt også nødvendig å kjenne stormaktenes militærteori fordi vi må kunne operere sammen. Når det derimot gjelder egen bruk av militær makt, må småstaten tenke annerledes, først og fremst fordi den ikke har stormaktens ressurser til å bruke militær makt proaktivt. Det vil si at småstaten ikke har ressurser til å bruke krig som middel til å oppnå politisk gevinst.

Der formålet med stormaktens væpnede styrker er å utkjempes krig, er formålet med småstatens forsvar å bidra til å unngå krig. Dette faktum gir en litt annen innretning av småstatens forsvar. For kampflyvåpenet blir fredstidsoppgavene, som for eksempel «air policing», hovedoppgaver. Småstatens forsvar kan derfor ikke bare være en nedskalert versjon av stormaktens væpnede styrker. Det betyr for eksempel at forholdet mellom kvalitet og kvantitet blir et annet, ikke minst av økonomiske grunner. Det betyr selvsagt også at en småstat som søker allianse med en stormakt, ikke ensidig kan utvikle materiell suboptimalisert mot egne behov og krav slik stormakten kan, men er henvist til å søke løsninger som gjør egne styrker interoperable med den allierte stormaktens. Når det gjelder valg av nye kampfly til Luftforsvaret, innebærer dette rent konkret at det ikke nødvendigvis er slik at for eksempel USAs krav til yteevne for sine kampfly automatisk også blir Norges krav. Det kan godt være at nordmennene kan legge lista noe lavere og velge det som er godt nok framfor det aller beste. Det var dette Sjøforsvaret gjorde da vi skulle kjøpe nye fregatter. Den tyske fregatten var åpenbart den beste. Men hadde vi kjøpt tysk, hadde vi ikke fått mer enn to, i høyden tre fregatter. Den spanske fregatten var god nok, og ved å velge spansk fikk vi råd til fem fregatter, som var GIS' minstekrav til antall. Derimot blir det et ufravikelig norsk krav at de kampflyene Norge kjøper, må kunne operere sammen med de amerikanske, så lenge alliansen med USA i Nato står så sentralt i norsk forsvars- og sikkerhetspolitikk som den gjør.

Når stormaktene legger så stor vekt på kvalitet, er det selvsagt fordi de mener de har råd til det. Det betyr ikke at småstaten skal følge etter, selv om det skulle være økonomisk mulig hvis man gikk tilstrekkelig ned på antall enheter. USAs krav til overlevelse i krig har blant annet ført til utviklingen av stealth-teknologi for den siste generasjonen av amerikanske kampfly. Jeg har sett at innføring av stealth-teknologi på fly som B2A «Spirit», F-22 «Raptor» og JSF fra enkelte hold blir betraktet som et paradigmeskifte innen luftmakten. Å kjøpe noe annet enn *stealth* ville være det samme som å kjøpe fly som er foreldet og totalt hjelpeløse i strid med en teknologisk avansert fiende, i





samme øyeblikk som de anskaffes. Med andre ord – å velge noe annet enn JSF vil være totalt uansvarlig, og nesten det samme som å kaste penger ut av vinduet. Utvikling av teknologi som kan omgå og dermed å redusere verdien av *stealth* er imidlertid allerede i gang. Innen Norge mottar sine nye jagerfly fra 2020 og utover, skal vi ikke se bort fra at den vil være tilgjengelig.

Jeg nevnte at en hovedoppgave for det norske kampflyvåpenet er «air policing» i fredstid. Noe av poenget med «air policing»-rollen, i likhet med Sjøforsvarets og Hærens bidrag til å håndheve suverenitet og jurisdiksjon, er nettopp å bli sett av motparten. En ubåt er for eksempel vanligvis ikke et effektivt middel for synlig tilstedeværelse til sjøs, mens Hærens grensevakt neppe kamouflerer og gjemmer seg i lendet når de skal utføre sine oppgaver. *Stealth*-egenskapene, altså evnen til å skjule seg for motparten, er med andre ord irrelevant i «air policing»-rollen. Men hva med krisehåndteringsrollen, eller evnen til å kunne bruke makt i en begrenset konflikt? Igjen er *stealth*-egenskapene i beste fall irrelevante, i verste fall direkte dysfunksjonelle. Engasjementsreglene i en krise eller begrenset konflikt vil lett kunne være slik at det ikke, eller bare sjelden, vil være aktuelt å skyte ned fly utenfor norsk luftrom. Gitt Norges geografiske utforming, vil det ofte kunne oppstå situasjoner der engasjementsavstandene er svært korte før det blir aktuelt å åpne ild, rent bortsett fra at det i en slik situasjon som regel også vil være påkrevet å avskjære motparten og varsle denne før ild kan åpnes. I en slik situasjon vil «gammeldagse» krav til manøvreringsevne i luften kunne være avgjørende. Kravene til kontroll, ikke bare med motpartens, men også med egne flys bevegelser, vil i et krisestyringsscenario være svært strenge. Dersom egne fly ikke synes på radar, vil det ikke gjøre en krisesituasjon i luften enklere å håndtere, med mindre de har slått på en transponder som kan identifisere dem for radaroperatøren. Men da er jo hele poenget med *stealth* borte.

Noe av det som karakteriserer utviklingen innen luftmakt er tilkomsten av førerløse fly for etterretning, overvåking og målangivelse, og etter hvert også som våpenbærere. Et annet utviklingstrekk er et konsept for bruk av tunge fly – tankfly, transportfly eller overvåkingsfly – som i kombinasjon med primærrollen kan lastes opp med langtrekkende presisjonsvåpen og operere i utkanten av operasjonsområdet. Utenfor rekkevidde av fiendens luftforsvarssystemer kan de avlevere presisjonsangrep på mål inne i operasjonsområdet etter anvisning fra observatører på bakken, fra bakkeovervåkingsfly (JSTARS og lignende), eller fra satellitter og førerløse fly i luften over operasjonsområdet. Det kan være at JSF er siste generasjon bemannede jagerfly i bakkeangrepsrollen, ettersom andre sensorer kan se slagfeltet like godt og andre våpenleverandører beskytte målet like nøyaktig som det bemannede jagerflyet.



Hva angår det førerløse flyet, er det mye billigere og mindre politisk belastende å miste et førerløst fly enn et avansert kampfly og en pilot det har tatt tiår og kostet millioner å utdanne, og som dessuten er et menneske med pårørende og ikke bare en maskin som kan avskrives i regnskapet. Spørsmålet er derfor om et lite land som Norge skal være med i denne utviklingen til siste slutt, eller om det er på tide å hoppe av. I luftforsvarsrollen, og slettes ikke i «air policing»-rollen, er det derimot ingen ting som tyder på at det i overskuelig framtid vil bli frambrakt systemer som kan erstatte det bemannede jagerflyet. Det går derfor an å argumentere for at Norge bør se etter et jagerfly som først og fremst egner seg i luftforsvarsrollen i fredstid og i krise, og at risikoen ved å velge bort luft-til-bakke-kapasiteten er relativt liten.

Denne konklusjonen underbygges av at moderne nettverksbasert krigføring gjør det mulig å kombinere sensorer, beslutningstakere og våpenplattformer på bakken, til sjøs og i lufta. Det er ikke gitt at Norge, med relativt beskjedene forsvarsbudsjetter, behøver å ha alle tre funksjonene i alle tre dimensjoner i sitt våpenarsenal. Dersom Forsvaret har kapasitet til å levere presis ild mot mål på bakken fra plattformer på land eller til sjøs – basert på målanvisning fra sensorer eller observatører på bakken og/eller i lufta, samt på beslutninger tatt i et kommandosenter på bakken eller til sjøs – burde det være tilstrekkelig.

Norges valg av kampfly til erstatning for F-16 bør ikke avgjøres på grunnlag av smale, teknologisk betingede (og derfor tidsbegrensede) egenskaper. Jeg har ingen problemer med å forstå norske jagerflygeres begeistring og entusiasme overfor utsiktene til kanskje å få fly en så fabelaktig maskin som JSF. Jeg forstår også deres sterke ønske om at Norge velger amerikansk, slik at de kan forbli en del av det dynamiske, avanserte og derfor også prestisjetunge amerikanske flyvåpenmiljøet, hvor de har sine faglige og personlige nettverk. At det norske Luftforsvaret kan forbli en del av det amerikanske fagmiljøet er faktisk et viktig prinsipielt argument for å velge amerikansk. Det er også sterk prestisje, langt utenfor Forsvaret, knyttet til det å anskaffe det beste, og med det vise at Norge ikke er noen tredjerangs nasjon, men hører til blant de fremste vestlige industriland. Denne typen holdninger bør imidlertid ikke få avgjøre norske myndigheters valg av jagerfly. Som sagt – det er gode argumenter for å velge det som er godt nok, framfor alltid å velge det beste.

Valg av nye kampfly må først og fremst komme som et resultat av en bred militærpolitisk analyse av Norges strategiske stilling, norske myndigheters forsvars- og sikkerhetspolitiske målsettinger, og – på det grunnlag – det norske Forsvarets oppgaveportefølje. Norges nære og tette forhold til USA ligger fast. Det vil uansett veie tungt når spørsmålet om valg av jagerfly skal avgjøres.

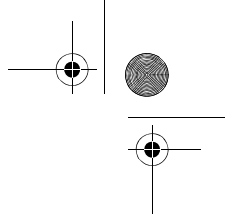


Det dreier seg om investeringer i 40-milliardersklassen, og deretter et flere tiår langt kontraktforhold med henblikk på vedlikehold og oppgradering av flyene gjennom deres levetid, med tilhørende utdanning og trening av piloter. Valg av britisk eller svensk jagerfly vil derfor være et signal – uavhengig av hva norske øvrighetspersoner måtte uttale i sakens anledning – til amerikanerne om at Norge har justert sin sikkerhetspolitiske orientering i retning av større vekt på Europa enn tidligere, og gradvis er i ferd med å frigjøre seg fra avhengigheten av USA. Dette vil særlig være tilfellet dersom dette skjer til tross for at det viser seg at det amerikanske flyet objektivt sett, og i forhold til norske krav og behov, holder høyere kvalitet enn flyet som blir valgt.

Jeg har til nå snakket mest om forsvarspolitiske, sikkerhetspolitiske og luftoperative faktorer. Imidlertid finnes det som kjent tre andre sett med faktorer som kan vise seg å bli minst like viktige, kanskje viktigere, enn disse. Den ene er pris, både innkjøpspris og levetidskostnader. Den andre er industripolitikk i form av gjenkjøp. Den tredje er etiske betraktninger knyttet til enkelte av de aktuelle leverandørene. Jeg har ikke særskilt og dypgående kunnskap om noen av disse faktorene, og skal derfor bare kort kommentere dem.

For det første, pris. Jeg konstaterer at det ikke er satt av penger i Forsvarets budsjettplaner (flatt, inflasjonsjustert budsjett) for innkjøp av nye kampfly til Luftforsvaret. Finansieringen må derfor nødvendigvis komme i form av en eller annen form for ekstrasfinansiering, men uansett blir det trange rammer. Vi ser allerede nå at det i enkelte kretser spekuleres på om vi ikke kan redusere antall fly og kompensere for det reduserte antallet ved å inngå i en eller annen form for luftoperativt samarbeid med andre land. Jeg har allerede forklart hvorfor jeg er skeptisk til det, men innkjøpsprisen blir uansett en kritisk faktor. Det kan være fristende å velge det flyet som er billigst i innkjøp for å få et høyere antall fly, og i stedet skyve eventuelle høyere levetidskostnader foran seg, slik det jo er lang tradisjon for å gjøre i vårt land når det gjelder Forsvaret. Dette er den kanskje viktigste årsaken til den berømte «doble ubalansen».

Den kanskje viktigste kostnadsfaktoren, som kan bidra til å drive levetidskostnaden i været, er hvor mange som skal være med å dele videreutviklings- og moderniseringskostnadene i løpet av flyets levetid. Dersom Norge for eksempel blir det eneste landet som opererer JAS Gripen i «vår» versjon, kan det komme en kostnadsbombe av dimensjoner den dagen flyet skal oppgraderes. Dette kan selvsagt i noen grad bøtes på ved at flyet har samme motor, samme avionikk og så videre, som andre flytyper som skal oppgraderes. Det er heller ikke sikkert at Eurofighter kan matche JSF på dette punkt, ettersom det ikke ser ut til at det legges opp til noe utstrakt logistiksamarbeid mellom alle kjøperne av det flyet. Det kan være at Norge må satse på samarbeid med ett



enkelt land, for eksempel Tyskland, som skal operere samme versjon som oss. I så fall kan det se ut som om JSF, når det gjelder levetidskostnader, er et mer gunstig valg enn de to andre, om da ikke innkjøpsprisen i mellomtiden har økt i så stor grad at vinningen går opp i spinningen. Jeg vet ikke. For en lekmann som meg er det ekstremt vanskelig å danne seg noe realistisk bilde av det reelle økonomiske forholdet mellom de tre tilbudene. Men det er denne typen avveininger som bør foretas.

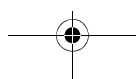
Så noen ord om den andre faktoren, det industripolitiske hensynet – gjenkjøp. Jeg tror at det viktigste aspektet ved gjenkjøp er at det bidrar til nødvendig forankring av flykjøpet i det politiske miljøet. I en tid da vi lever i tilsynelatende dypt forankret fred, er det for den liberale, demokratiske småstaten Norge politisk sett helt umulig å skulle benytte flere titalls milliarder kroner på noe så abstrakt og uvirkelig (og dessuten litt gammeldags og krigersk) som kampfly. En slik investering er helt i utakt med det fredelige, postmoderne Europa, og vil ikke kunne rettferdiggjøres uten at det gir noen form for avkastning på andre områder. Viktigste i denne sammenheng er avtaler som:

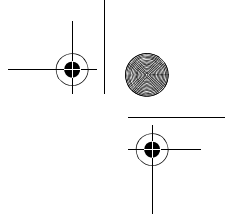
- kan bidra til å trygge og helst opprette nye arbeidsplasser i Norge
- kan bidra til å gjøre norsk industri konkurransedyktig på det internasjonale marked

Verdien av gode gjenkjøpsavtaler kan med andre ord ikke undervurderes. Gitt at alle tre flytypene tilfredsstiller de luftoperative minimumskravene (noe GIL har forsikret oss om at de gjør), tror jeg at det vil være kvaliteten og omfanget av gjenkjøpsavtalene, av industripakken som følger med flykjøpet, som – sammen med de sikkerhetspolitiske avveiningene – til slutt vil avgjøre valg av kampfly til Luftforsvaret.

Bjørn Jacobsen fra SV minnet oss om at etiske vurderinger kan komme til å få innflytelse på valg av nytt kampfly. Det faktum at for eksempel pensjonsfondet av etiske grunner vil utelukke Lockheed Martin fra sin investeringsportefølje, kan faktisk komme til å bli en «show-stopper» i forhold til å velge JSF. Vi kan beklage det, vi kan mene at det er irrelevant for vårt valg av fly, men vi må antakelig bare forsones oss med at «that's life».

Uansett er et moderne norsk forsvar uten kampfly utenkelig. Jeg ønsker derfor Luftforsvaret lykke til i den videre prosessen fram mot det endelige valget av kampfly.





Hvilke faktorer vil avgjøre valget av flytype og antall?

Fylkesmann Hans J. Røsjorde, tidligere leder av Stortingets forsvarskomit 

Svært mange vil ha meninger i den prosessen som vil lede inn til beslutningen om hvilket kampfly som skal kjøpes. Luftforsvarets mening er blant annet ikke helt uten betydning i den sammenheng. Imidlertid vil nok særlig Finansdepartementets argumenter v re det sentrale å fokusere på i tiden framover. Vi må heller ikke glemme Stortinget, selv om man kan spørre seg hvor mye som i praksis er ferdig behandlet i forkant av Stortingets behandling, og hva som vil være Stortingets rolle i prosessen fram til beslutningen skal tas.

Vi vet også at det ikke er uten betydning hva LO mener, særlig når det gjelder rammebetingelsene rundt selve kjøpet. Det har historisk alltid vært slik at fagbevegelsen har påvirket prosessen inn mot beslutning, på samme måte som NHO også vil vite å ivareta sine interesser. Det er også mange aktører i denne prosessen, og det er summen av alle bevegelsene blant alle disse aktørene som til slutt vil avgjøre hva som blir resultatet.

Den sikkerhetspolitiske analysen vil og skal selvfølgelig ligge til grunn for beslutningen. Vi vet at det dessverre ikke er alle studier som er b ret fram av tyngde på den sikkerhetspolitiske siden, og jeg håper og tror derfor at grunnlaget for Forsvarsstudie 07 vil være bærende for hvordan man framover vil se på løsninger i forbindelse med kampflykjøpet. utfordringen for politikerne blir å fastslå hva Forsvarets oppgaver skal være, basert på den sikkerhetspolitiske analysen. Disse oppgavene har de senere årene stort sett ligget fast, med enkelte små justeringer i hvert langtidsdokument. De store endringene vil derfor neppe inntreffe i den nære framtid, og det vil derfor være viktig å skille ut de militært prioriterte løsninger. Det er kanskje slik at Forsvaret, og i dette innleggets sammenheng særlig Luftforsvaret, vil ha en markedsf ringsoppgave knyttet til det å kunne forklare på en enkel måte hvorfor man velger det man velger, overfor det politiske miljøet og opinionen. Her ligger det en utfordring for Forsvaret i å sikre folkelig ryggdekning, og en bred forståelse for hva Stortinget inviteres til å si ja til.

Da nytter dessverre ikke seminarer av denne typen. Man må snarere ut og forklare sammenhenger på en lett forståelig m te. De økonomiske konse-



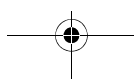
kvensene av flykjøpet er selvsagt altoverskyggende, noe jeg skal komme tilbake til. Foreløpig vil jeg bare understreke at selv om vi befinner oss i et land som har betydelige utfordringer på den sikkerhetspolitiske siden, og selv om vi er et land som har litt penger, så sitter pengene hardt inne. Det har alltid vært slik, også for Forsvaret, og da særlig de senere årene.

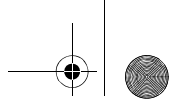
Vi spør oss hele tiden om hvilke strukturelementer som kreves for nasjonal råderett. Uansett hvordan utviklingen blir på Forsvarets budsjett, vil man før enhver langtidperiode måtte se på hvilke strukturelementer som kreves for nasjonal råderett, altså det som er selve kjernen i Forsvarets oppgaver. Hva man så i tillegg kan investere i, gå sammen med andre om osv., må analyseres av de som er mest kvalifisert til det. Spørsmålet er derfor hva det er mest hensiktsmessig å videreføre av alt det som støtter opp under en gitt forsvarsstruktur. En diskusjon om dette har pågått lenge og vil nok fortsette en stund. Man kan likevel ikke velge å avgi suverenitet, hvis man i utgangspunktet ønsker å beholde den.

Man må muligens også ta en annen faktor med i betraktningen, nemlig den såkalte balansen mellom forsvarsgrenene, altså nærmest «hvem som står for tur». Jeg tror ikke det vil være en vesentlig faktor, men noen vil kunne hevde at fordi Sjøforsvaret nærmest har håvet inn den ene fartøygruppen etter den andre, vil det nå være noen andres tur. For å si det litt humoristisk, kan man si at mens Hæren går i skogen, må jo noen fly over og sjekke at de går riktig. Sann sett kan man kanskje si at med C-130 Hercules på bakken og Orion klar for «livsfornyelse», må det da nå endelig være Luftforsvarets tur. Det er imidlertid ikke sikkert at dette vurderes slik alle steder.

I tillegg er det også en tredje faktor, nemlig Luftforsvarets investeringsprioriteringer totalt sett. Det er nemlig ikke bare slik at det kun er kampflyvåpenet som er en utfordring når det gjelder dagens struktur, dette gjelder også en rekke andre strukturelementer innenfor Luftforsvarets gjeldende rammer. Vi kan i den sammenhengen slå fast én viktig ting – kampflyvåpenet er en forutsetning for den øvrige strukturen. I alle mine år som medlem av Stortingets forsvarskomiteé hørte jeg i hvert fall aldri noen forsvarssjef si noe annet enn at kampflyvåpenet er avgjørende for resten av strukturen, faktisk i den grad at resten av strukturen ikke har noen mening hvis man ikke har et fungerende kampflyvåpen.

Jeg ønsker dessuten å peke på et forhold jeg mener må adresseres i den fasen av prosessen vi er inne i nå. I det øyeblikk man anskaffer fly, kjøper man ikke bare et fly, men også en struktur som støtter oppunder og ligger bak selve flyet. Etter min mening er det svært viktig å synliggjøre hele den pakken av virkemidler som gjør at kampflyvåpenet kan komme opp på den standarden



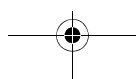


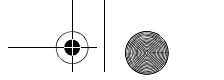
man forventer at det skal være når man har investert i nye fly. Jeg er ikke sikker på at alle i det politiske miljøet vil stille spørsmål rundt dette, men etter min mening er det viktig å synliggjøre strukturen som støtter oppunder flyet parallelt med selve diskusjonen om hvilket fly man skal anskaffe.

Så har vi spørsmålet om hva som er minimum for et nytt troverdig kampflyvåpen. Det er et spørsmål jeg tror jeg skal være varsom med å forsøke å besvare. Likevel kan vi slå fast at kampflyvåpenet må ha selvstendig bæreevne til å ivareta nasjonens behov, noe som vil være et absolutt minimumskrav. Neste utfordring blir de økonomiske rammene, og med det kommer vi inn på spørsmålet om finansieringen. Her bør vi være veldig klare på hvilket minimumsantall kampfly det er behov for, samt hva vi er villige til å betale ekstra for når det gjelder flyenes egenskaper, særlig i form av seighet, en seighet vi kan komme til å trenge.

Så lenge jeg har deltatt i det politiske liv, har enhver vedtatt forsvarsstruktur vært underfinansiert, uansett regjeringskonstellasjon. Jeg tviler derfor på at tendensen vil endre seg i framtiden. Det er likevel et håp om at dersom man klarer å få på plass en prosjektfinansiering av nytt kampflyvåpen, så kan man kanskje klare å nå en balanse. Nytt kampflykjøp innen dagens økonomiske rammer gir ikke rom for drift av den øvrige forsvarsstrukturen og andre fornyende investeringer man vet vil måtte komme. Man er med andre ord nødt til å se på en finansieringsmåte utenom de tradisjonelle rammene. Norge mangler som kjent ikke penger. Landet har økonomi, selv om man dog har en handlingsregel, og som følge av dette oppnår man det jeg velger å kalle en merkelig partiell handlingslammelse.

Det holder altså ikke med dagens rammer for å finansiere kampflykjøpet, selv om de blir videreført og prisjustert. Et kampflykjøp innenfor dagens økonomiske rammer vil gi en uforutsigbar anskaffeshorisont for annet materiell, og spørsmålet er derfor om tilleggsrammer er mulig. Ser man nærmere på Innst. S. nr. 207 (1998–1999), avgitt 3. juni 1999, hvor det ble gitt grønt lys for kjøp av nye fregatter, vil man finne at innstillingen sier at «halvparten av den totale kostnad ved fregattanskaffelsen må finansieres som tillegg til forsvarsbudsjettets basisramme, jevnt fordelt med en milliard 1998-kroner hvert år fra og med 2001 til og med 2006». Stortinget har med andre ord gjort lignende vedtak tidligere. Hva skjedde så med denne ene ekstramilliarden? Som mange sikkert vil huske, var denne milliard synliggjort i neste års budsjett, men ble deretter aldeles borte. Ingen greide å stampe denne milliard opp igjen av jorda. Den gikk inn i forsvarsbudsjettets basisramme. Dette har ikke noe med «sunk cost» å gjøre. Det handler mer om synkende forventninger. Av ulike





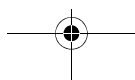
grunner ble dette altså ikke brakt på plass igjen. Med andre ord – hvis et lignende vedtak skal fattes for et nytt prosjekt, må det forankres enda tydeligere.

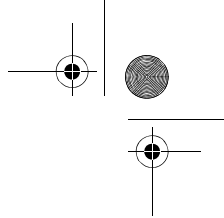
Samtidig kan vi, uten at det har noen direkte sammenheng med dagens situasjon, slå fast at ting tar tid. I Stortingets vedtak av 7. juni 1999 heter det som følger: «Forsvarsdepartementet gis fullmakt til å starte opp anskaffelsesfasen av kampflyprosjektet som innebærer anskaffelse av 20 nye kampfly innenfor en økonomisk ramme på 10.710 mill. kroner.» Alle husker hvordan det gikk, og nå er vi her igjen. Det jeg her har forsøkt å illustrere er at det finnes muligheter, men det må være politisk vilje, og den må være sterk.

Jeg er også blitt bedt om å si noe om hva som kommer til å avgjøre valg av flytype. Jeg mener at valg av flytype i hovedtrekk må avgjøres gjennom den fagmilitære vurderingen som skal finne sted i forkant av den politiske behandlingen, slik den analysen som det nå arbeides med (Forsvarsstudie 07) legger opp til. Det er avgjørende viktig at denne analysen er basert på de oppdragene man vil kunne få, og de kapasiteter man vil kunne trenge i framtiden. Kjente faktorer som vil kunne inngå i en analyse er bemannede fly. Vi kjenner i mindre grad til hvilke muligheter som ligger i ubemannede fartøyer videre framover. Jeg vil imidlertid ikke utelukke at en god del roller kan løses av ubemannede fartøyer i det bredere spekteret, men tror likevel at bemannede fly vil være nødvendige også gjennom hele livsløpet i en ny fase for kampflyvåpenet.

Det er også en del politiske utfordringer knyttet til beslutningstidspunktet. For det første har vi for tiden en flertallsregjering. Dette innebærer muligheter for handlekraft, fordi regjeringen på forhånd vet at man har et Storting i ryggen. I den antatte levetidsperioden for flertallsregjeringen skal det altså treffes en beslutning, en prinsipiell sådan. Vi vet at vi i dag har en regjering som går inn for å anskaffe et kampflyvåpen. Det som gjenstår å se er hvordan dette skal se ut, og i den forbindelse kan vi spørre oss litt om tidshorizonten. Vi kan anta at regjeringskonstellasjonens preferanser knyttet til valg av fly varierer. Gitt at man ikke blir enige om det endelige valget, vil en regjering som spriker i valget av kampflykjøp ha vanskelig for å legge fram noe, selv om man nok i enkelte deler av regjeringen vil kunne si at «jaja, får vi ikke støtte i regjeringen, får vi hente støtte i Stortinget». Dette går imidlertid ikke. En slik løsning kunne kanskje fungere i en mindretallsregjering, men det går ikke slik situasjonen er i dag.

Min oppfatning av opposisjonens ståsted, basert på den informasjonen jeg har vært i stand til å snappe opp og de vurderinger jeg har gjort på den bakgrunn, er at man også her legger vekt på økonomi, og også her diskuterer hvilke faktorer man ønsker å trekke fram og vektlegge som grunnlag for kampflykjøp. Man vil hele tiden vurdere oppnåelse av gjenkjøp, definitivt også



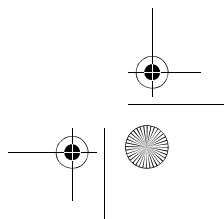
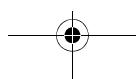


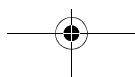
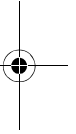
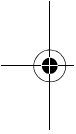
teknologioverføring, samt at utviklingsbidragets betydning for JSF selvsagt også vil måtte bety noe.

Før jeg går inn på temaet etikk, ønsker jeg å trekke fram et annet moment. Det er mange som forventer at en beslutning skal fattes i 2008, i henhold til framdriftsplanen. Gitt at det blir problemer med å bli enige om valg av flytype, er det da tenkelig at man av politiske fornødne grunner, med blikket stivt festet på 2009, plutselig sier «dette blir fryktelig vanskelig»? Vil SV la seg overkjøre hvis valg av flytype skulle bli noe annet enn svensk løsning? Vil de virkelig la seg overkjøre? Jeg tviler på det. Følgelig vil det være vanskelig for en regjering som ønsker å sitte hele stortingsperioden ut å ta denne beslutningen. Man vil antagelig ønske å ha handlefrihet til å takle den politiske situasjon som oppstår i 2009. Spørsmålet man derfor må stille seg er hvilken betydning dette får for anskaffelsen, særlig sett i sammenheng med levetiden for vår eksisterende flåte. Blir dette en dårlig kombinasjon? I så fall må man si ifra på en tydelig måte. Jeg utelukker derfor ikke at beslutningen fattes etter valget i 2009.

Et annet element jeg ønsker å dra inn avslutningsvis, er oljefondets etiske regler. Det skal godt gjøres å kjøpe et eneste fly uten at minst ett av selskapene på oljefondets fy-liste opptrer i en eller annen sammenheng. Man kan derfor stille spørsmål ved om oljefondets liste har fått fornyet betydning, gjennom at man vil kunne bruke denne som argument i prosessen inn mot det valg man skal gjøre. Hvilket alternativ er i så fall minst uetisk? Hva slags betydning får i tilfelle dette? Dette kan faktisk få stor betydning i en kort tidshorisont. Det er rett og slett ikke mulig å kjøpe et nytt kampfly av selskaper som opptrer helt i henhold til oljefondets etiske regler. Spørsmålet mitt blir derfor om en stortingsbeslutning er mulig i 2008–2009.

Hvis min hypotese om at beslutningen om valg av flytype ikke faller før etter valget i 2009 viser seg å stemme, da er det, for å si det med Jan Eggum, «På'an igjen».







For en neve dollar – et spill for galleriet

Avslutningskåseri ved seniorrådgiver Hans Geelmuyden

Jeg har valgt Clint Eastwood som vignett for dette innlegget, fordi dette spillet, altså spillet om kampfly, er regissert, og spillereglene er definert av en texaner som bor i Washington. Jeg tenkte derfor at det kanskje ville være greit å bruke en cowboy som vignett. For når cowboyer bestemmer, er det lov å bruke cowboy-terminologi. Min bakgrunn er lite luftig. Jeg er av den gamle typen høyremenn som synes Forsvaret og forsvarspolitikken er ekstremt viktig. Jeg lærte hjemme at det landet vi har er så bra å bo i at hvis ikke du, din tølper, kan stille opp med livet ditt og forsvare demokratiet vårt, så er du ikke noe verdt. Jeg gjorde selvfølgelig som min far sa. Men, sett med Luftforsvarets øyne valgte jeg feil våpengren, hvilket bare er å beklage. Jeg er hjemmehørende i Sjøforsvaret, og har gått BSKA, Befalskolen for Kystartilleriet. Jeg har hatt det godt i Sjøforsvaret, og som takk for innsatsen har jeg fått en juksegrad i retur.

Alle offiserer i Sjøforsvaret sier det er juks når vi reserveoffiserer kan kalle oss orlogskapteiner, og det er jeg for så vidt enig i. Jeg er ikke i stand til å avlive en høne en gang. Når jeg ser Sjøforsvaret avfyre pingvinraketter, vet jeg dog ikke hvem som egentlig er farligst. Én ting kan jeg likevel si – det var ikke lett å komme forbi feltvakt Alfa på Årebukt fort. Nå er imidlertid fortet nedlagt, som det meste av Kystartilleriet. Dette er altså litt om min bakgrunn fra Forsvaret. Jeg synes temaet man har valgt ved dette seminaret og selve ideen med et luftmaktseminar er ekstremt spennende. Makt er et tema som fascinerer meg. Jeg skal ikke si så mye om Geelmuyden.Kiese, men vi sier om oss selv at vi har kunnskap om to ting. Det ene er beslutningsstruktur og beslutningsprosesser, og det andre er kunnskap om hvordan kommunikasjon flytter *makt* i beslutningsprosessene. Hvis vi ser på beslutningsprosessen jeg er blitt bedt om å kommentere her hos dere, så ser den omtrent slik ut: i 2000–2001 behandlet Stortinget Stortingsproposisjon nr. 45. Det var begynnelsen på hele prosessen. Vi kunne fornye eksisterende flypark, eller kjøpe nye fly. Showet var i gang, og det skal etter planen avsluttes i løpet av 2008. Dette betyr at vi nå er i en finale, og i den situasjonen får jeg altså spørsmål fra arrangøren om hvorfor dette



kjøpet har slikt medietekke. Det synes jeg egentlig er et ganske dumt spørsmål.

Dette er en av de største norske fastlandsinvesteringene noensinne. Nøyaktig hvor stor den er har ikke jeg helt fått tak i, men la meg anslå 40–50–60 milliarder kroner eller der omkring, litt avhengig av hvordan man regner. I tillegg kommer også driftskostnader. Det er nå det ene; det andre er at hvis du var kjøper i denne situasjonen, altså representerte regjering og storting, hva ville du være aller mest opptatt av da, når selve slutføringsprosessen settes i gang? Hva ville være det helt avgjørende for deg når dette skulle slutføres? Jo, det helt avgjørende er at det finnes alternativer å velge fra. Her snakker vi også om makt, nemlig markedsrett. Du kan jo selv forestille deg hvordan det er å være kjøper i denne prosessen og kun måtte forholde seg til én av disse svinepelsene; det vil ikke være noen spøk. Det er derfor naturligvis helt avgjørende at det er tre alternativer. Samtidig betyr dette naturligvis også at det blir en hel masse støy i denne prosessen, for hvis man ikke har tre alternativer, hvilken makt vil den norske regjering ha i forhold til for eksempel Lockheed Martin? Svaret er åpenbart: Ingen.

Dette er hva denne prosessen i bunn og grunn handler om, og det er dette vi må forstå. På Handelshøgskolen i Bergen lærte vi om perfekte markeder, og markedet for jagerfly er det mest imperfekte markedet man kan tenke seg. Et perfekt marked særpreges av at beslutningstakerne har perfekt informasjon. I denne prosessen er det imidlertid utstrakt hemmelighet, hemmelighetskremmerier, hemmelige forhandlinger og lukkethet. Vi vet ingen ting, og vi på utsiden vet derfor ikke egentlig noe om hva som foregår.

Jeg har forsøkt å dele de tre alternative flyene inn etter Sergio Leones «The good, the bad, and the ugly». Jeg skal ikke underslå at det er det amerikanske alternativet jeg kaller «the ugly», og det kommer kanskje av måten amerikanerne oppfører seg på for tiden, en oppførsel som er ganske annerledes enn den de hadde i min barndom, den gang jeg likte dem. Nå liker jeg dem ikke lenger, «unilateralism» istemt religiøs fanatisme har ikke så mange forsonende trekk, noe vi også ser i hele dette løpet. Jeg har derfor funnet det ganske lett å plassere amerikanerne i monsterrollen.

Svenskene derimot, med dette strikkflyet som de har utviklet, kommer etter det jeg har forstått veldig sjelden av rullebanen, ofte går det visst rundt på rullebanen. Flyet er utviklet i tradisjonen for «svensk hemslyyd», og er en pasifists drøm. Hvis jeg var SV'er, hadde jeg også forelsket meg i Gripen, det er det ingen tvil om. Gripen må derfor være «the good». Ikke egnet til å avlive noe som helst.

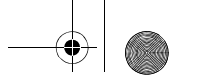


Hvorfor så alt bråket? Det er tre alternativer – hva er det egentlig som skjer? Kan vi ikke først bli enige om at det er fint med bråk. Demokrati er synonymt med bråk, og det norske demokrati bråker egentlig litt for lite, og kunne kanskje bråke om litt viktigere ting av og til. Likevel er det i bråket det er mulig å komme frem til bedre beslutninger, gjennom det som kalles dialektikk. Det er også slik at jo mer makt som skal flyttes, desto mer bråker det. Dette sier seg jo nesten selv – jo mer penger og prestisje som står på spill, desto mer bråker det, fordi det innebærer at det skal flyttes mye makt. Og hva skjer når det skal flyttes mye makt?

Mengden makt i universet er relativt konstant i det korte perspektiv. Hva betyr det i kampflysammenheng? Jo, det betyr at hvis noen vinner mer makt, vil andre miste makt. Dette liker de selvfølgelig ikke, og følgelig bråker de. Mye motmakt etableres, og de bruker derfor alle virkemidler, innenfor lovens rammer forhåpentligvis, for å stritte imot og skape friksjon i denne maktforflytningsprosessen. Det er derfor ikke slik at journalister synes at kampfly er så innmari sexy, men snarere er det slik at denne saken inneholder alle ingredienser for en god historie. Det er sex, drugs og rock'n'roll, kanskje ikke så mye som i NASA, men likevel i rimelige porsjoner.

Det er mange *shootouts* i denne konflikten, og la oss begynne med den militære. Jeg har stilt meg selv følgende spørsmål mens jeg har forberedt meg til dette innlegget: Hvorfor er jeg, som leser mye aviser, og til og med Forsvarets Forum og andre militære tidsskrifter, ikke i stand til å forstå hvilket av disse flyene som er best? For det er jeg ikke i stand til, og det kan sikkert komme av at de tre flyene er gode på ulike områder, og at det derfor er vanskelig for meg fra mitt ståsted å vurdere hva dette handler om. De fagmilitære har imidlertid heller ikke i særlig grad hjulpet meg til å forstå hva dette handler om. Er jeg tungnem, eller er det vanskelig for de fagmilitære å kommunisere? Jeg tror det siste også, og det første for så vidt, men jeg vet dessuten at på denne fagmilitære *shootout*-arenaen er det også mye makt som vil bli flyttet. Jeg kjenner jo disse maktkampene fra innsiden i Sjøforsvaret, og vet derfor at når man skulle anskaffe nye MTB'er eller fregatter, var det ingen ting som var bra nok for Sjøforsvaret. I så måte var nok Sjøforsvaret en stor kostnadsdriver, skulle jeg tro, nettopp fordi det er en prestisjesak å vinne frem.

Det vil derfor ikke overraske meg om det var lignende krefter i sving i Luftforsvaret når det gjelder kampflykjøp, for sånn er det bare med denne typen saker – man tenker på sine egne først. Og tusen takk forsvarssjef, for at du klarer å balansere disse kravene ganske godt mellom de ulike våpengrenene, for det tror jeg ingen tidligere forsvarssjef har klart. Det er nemlig svært viktig å tenke helhetlig, og klare å holde generalinspektørene i sjakk.

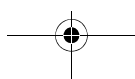


Så har vi næringsinteressene. Der det er penger, der er det jo alltid grise, det kan vi lese om i *Dagens Næringsliv* og *Finansavisen* hver dag. Sånn er det nok i denne saken også. Vi ser at Gripen og Eurofighter garanterer tilbakekjøp tilsvarende den summen som flyene faktisk koster, mens man får inntrykk av at amerikanerne er langt mer påholdne. Det er nok dette statssekretær Espen Barth Eide arbeider ganske mye med, nemlig å presse amerikanerne hardt for å få mest mulig saft ut av sitronen. Det synes jeg for øvrig han er ganske flink til å få til. Det fremstår i det minste slik sett fra utsiden.

Politikken er en annen faktor vi må ta med. Vi kan med en gang slå fast at det finnes ulike politiske interesser i denne saken. Vi har alt fra SV'ere som mener det kunne vært en fordel med hurtigtog i stedet for kampfly, til det andre ytterpunktet, hvor ingenting er godt nok for det norske luftforsvaret. Selv med min kystartilleri-bakgrunn, forstår jeg at det ville være risikofylt å patruljere norskekysten med hurtigtog, så jeg tror derfor at det er en god idé å kjøpe fly, bare så det er sagt. Vi kan likevel fastslå at det er mange politiske interesser i denne saken, også innad i regjeringen, noe som gir seg utslag i et politisk spill. Grunnen til det er selvfølgelig at denne saken har mye konfliktstoff i seg. Hvis man er SV'er, pasifist og Bush-hater, og så blir tvunget til å kjøpe jagerfly av den samme mannen for å drepe mennesker, setter det ikke bare rasjonaliteten i sving – det vil fort også sette følelser i sving.

I tillegg har vi utenrikspolitiske faktorer – er det egentlig forsvars- eller utenrikspolitikk som er viktigst i denne saken? Jeg tror nok svaret er utenrikspolitikk, fordi alliansepolitikk er en viktig del av vår utenrikspolitikk. Jeg tror derfor at Jonas Gahr Støre nesten er viktigere i denne sammenheng enn Anne-Grethe Strøm-Erichsen, men det skal vi komme tilbake til. Sett fra utsiden er det lett å få mistillit til prosesser som kampflykjøpet, men det skal man ikke bry seg så mye om. Dette er et spill for galleriet, og hvordan det oppfattes fra utsiden av uinnvidde, er kanskje egentlig ikke så viktig. Det som derimot er viktig, er at vi som til syvende og sist skal betale for dette, vi som kaller oss norske borgere og er norske skattebetalere, har tillit til prosessen. For vi snakker fortsatt om å flytte sivil makt, noe som forutsetter betydelig grad av tillit i bunnen.

Jeg kunne tenke meg å stille spørsmålet «Hva er makt»? På dette seminaret snakkes det om luftmakt, men hva er egentlig makt, helt enkelt forklart? Etter mitt skjønn er en enkel definisjon på makt «evnen til å få viljen sin». Det er det det handler om. Hvem er så mektigst av George W. Bush og Jens Stoltenberg? Svaret er enkelt, og understreker min påstand om at dette spillet er lagt. Det er ingen tvil om hvem som kommer til å få viljen sin her. Spillet er lagt, og det vet vi at det har vært historisk også. Det har alltid vært sånn. Vi har





alltid kjøpt kampfly fra USA. Kampflykjøpet handler således ikke så mye om reelle fagmilitære betraktninger. Det handler om at vi står utenfor EU. Vi har riktignok en slags avtale med Brussel, men den viktigste internasjonale avtalen Norge har, den har vi kanskje med Washington. Dessuten trenger vi den støtten. Det er ikke nødvendigvis kampflyene som skal gi oss beskyttelse. Like viktig er det at det landet vi kjøper flyene av, er i stand til å beskytte oss. Dette er det underliggende, helt førende spørsmålet knyttet til kampflykjøpet.

Dessuten handler dette selvsagt om penger. Mye penger. Og penger preiker. Og når de som preiker penger kommer fra Texas og er vant til revolverdiplomati, ja da blir også ambassaden et handelskammer. Den har riktignok en fin beliggenhet der den ligger i dag, ambassaden. Den har det bra bak stålgitteret sitt, det må jeg få si i en sidekommentar. Poenget er imidlertid at det på den amerikanske ambassaden drives politikk etter texansk mønster. Det er ganske usjarmerende, ganske stygt, og ganske effektivt. Det er ganske banalt, ganske enkelt, men med revolver mot tinningen. I realiteten er dette næringspolitikk og utenrikspolitikk forkledd som forsvarspolitikk, og har egentlig overraskende lite med det siste å gjøre. Dette er arenaene som er involvert i denne prosessen. Det norske folk blir imidlertid presentert en forestilling i form av et spill for galleriet mens disse prosessene pågår.

I dette spillet, som i alle andre spill, har de ulike aktørene ulike roller mens spillet pågår. I vårt firma har vi definert disse rollene ut fra fem ulike arketyper. Vi har den klassiske opprørerrollen, som vi gjerne illustrerer med Che Guevara. Alle våre fem roller får kommunikasjonsmessige konsekvenser, og opprørerrollen innebærer at man angriper noen. Det trenger ikke lykkes spesielt godt; Che Guevara ble for eksempel henrettet i Bolivias jungel etter relativt kort tid, men ble likevel poster på pikerom over hele den vestlige halv-kule. Jeg, som egentlig er mye mer vellykket enn Che Guevara, har for eksempel aldri opplevd noe sånt.

Vi har også den klassiske helteskikkelsen. Der bruker jeg John Wayne som illustrasjon. Han spilte i noe sånt som 42 spillefilmer, og spilte akkurat den samme rollen i alle sammen. Storyen er som regel at John Wayne rir inn i landsbyen ved soloppgang, hjelper kvinner, barn og svake grupper, og så rir han ut av landsbyen ved solnedgang, børster av seg støvet og sier «A man's gotta do what a man's gotta do». Det er litt sann som vi har det i kystartilleriet også. Det er egentlig ikke mer å prate om, og også dette får kommunikasjonsmessige konsekvenser, for en helt skryter ikke av seg selv. Det nærmeste vi kommer en helt i det norske samfunnet i dag, tror jeg er Gro Harlem Brundtland. Hun var ikke en helt da hun ble miljøvernminister, hun var kjeftesmella fra Bygdøy som fungerte som opprører i ganske lang tid, men hun har etter



hvert blitt en helt. Hun kommenterer nemlig aldri seg selv. Hun løfter sin egen person høyt over enhver debatt. Hun er derfor den mest populære politiker i den norske befolkning fortsatt, fordi hun fremstår som en klassisk helteskikkelse.

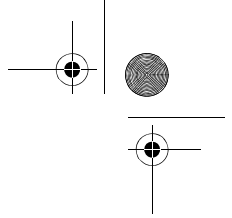
Neste rolle er monsteret. Her bruker vi Bill Gates som illustrasjon, selv om vi kunne brukt en hvilken som helst monopolist, fordi monopolister ofte opptrer som monstre. Vi pleier å si at et monster er noe som går rundt helt uten antenner, som har gjort det til en disiplin å gå over lik, og som liker det. I prosessen med kjøp av nye kampfly – hvem tror dere kunne tenkes å utgjøre monsterrollen der?

Videre har vi ekspertrollen, eller seerrollen, det vil si den som veileder med kunnskap og får ting til å skje på den måten. Vi bruker her Mahatma Gandhi som illustrasjon.

Siste rolle er offerrollen, som jeg velger å bruke arketypen bonde til å illustrere. Ikke fordi jeg har noe imot bønder, snarere tvert imot. Jeg er til og med medlem av Bondelaget. Nei, grunnen til dette er derimot at bønder opp gjennom hele etterkrigstiden har gjort det til en profesjon å forklare at uansett hva som skjer, så går det til helvete, noe som aldri er deres egen feil. Det er derfor rimelig at staten betaler 20 milliarder kroner årlig for nedturen. Som kommunikasjonsmann beundrer jeg landbrukssamvirkenes evne til å kommunisere disse pengene ut av statskassen hvert år, det er faktisk enormt godt gjort. Problemet nå er imidlertid at de som tar beslutningene ikke lenger forstår norsk, fordi de sitter i WTO og Brussel, og at strategien derfor må legges om.

Disse rollene er altså de fem arketyperne vi opererer med i vårt firma, og hvis man tenker seg om, vil man finne disse arketyperne i alle typer dramaer, fra Donald Duck til Strindberg og Hamsun. Dialogen utspiller seg arketyperne imellom, og driver handlingen fremover. Slik er det også på kampflyarenaen. Jeg har derfor plassert de ulike alternativene på denne måten: Opprøreren, som jeg tror balanserer på randen av offerposisjonen, er uten tvil det svenske alternativet. Eurofighter, med sitt europeiske alternativ, bygget av europeiske allierte og så videre, havner også i denne kategorien. I tillegg har vi da «gærningen fra Texas», monsteret. Hvem vinner så i dette dramaet?

Det skal vi komme tilbake til avslutningsvis, men først må vi se litt nærmere på hvilke historier de ulike kandidatene forteller, noe som utvilsomt er viktig. Jeg bodde i USA da Reagan ble valgt til president. I den forbindelse leste jeg et sitat av James H. Billington, Chief Librarian of Congress, en institusjon i det amerikanske samfunn. Han studerte alle Reagans taler etter at Reagan hadde gått av, og konkluderte på følgende måte: «President Ronald

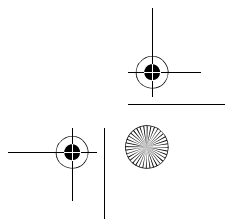
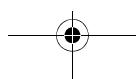


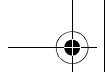
Reagan, the storyteller, instinctively realized that America was a story, not a theory. Theories rarely bring peace, since they inspire divisions based on right and wrong, and invite argument that leads to conflict. Stories are shared, theories are debated.»

Jeg synes dette sitatet er viktig, for når Luftforsvaret skal tenke kommunikasjon, bør man tenke tilbake på Billingtons poeng. Her står det nemlig noe som alle ledere bør merke seg. Fra mitt ståsted er Billingtons siste setning i dette sitatet noe av det beste jeg noen sinne har lest om kommunikasjon. Tenk på hvordan dere kommuniserer selv, eller hvordan norske politikere og næringslivsledere kommuniserer for den saks skyld. Tenk på statsministeren vår, med sin forskerbakgrunn fra Statistisk sentralbyrå; han er jo en vandrende teori! Riktignok med en enorm prosessorkapasitet, som kommuniserer teoriene sine på løpende bånd. Likevel er det ikke sannsynlig at Carl I. Hagen hadde hatt 30 prosent oppslutning hvis Jens Stoltenberg hadde klart å fortelle en god historie i tillegg til teoriene. Carl I. Hagen kan nemlig det å fortelle historier, og Jens burde lært litt av sin far. Historier kan forene, mens teorier, uten unntak, alltid er nødt til å få en motreaksjon. De splitter.

Man flytter således ikke makt effektivt ved å kommunisere teorier. Skal man flytte makt, må man få med hjerter og hele mennesker. I den forbindelse er det verdt å bemerke hvordan Forsvaret kommuniserer i mange sammenhenger. I et tjenestereglement for Sjøforsvaret fant jeg for eksempel følgende, som etter mitt skjønn er ganske illustrerende: Paragraf 713, punkt 1: Ingen må uten Sjefens tillatelse slå opp plakater, opprop, kunngjøringer eller lignende. Punkt 2: Ingen må bruke høytaleranlegget uten ordre eller instruks. Punkt 3: Romutsmykning skal følge de fastsatte normer i Forsvaret med den lokale Sjefs tilpasning.

Mitt poeng er at i denne verden, hvor alle andre kan fortelle historier, og kan kommunisere veldig mye og bruke mange ulike virkemidler og dramaturgi, så er Forsvaret bundet opp i reglementer av denne typen. Det gjør det ikke akkurat lett for Forsvaret rent kommunikasjonsmessig. Forsvaret er ikke spesielt godt trent ute på den offentlige arena heller, noe som ikke er så rart med tanke på den ballasten man har med seg. Jeg skjønner riktignok viktigheten av «need-to-know», Cosmic Top Secret og slike ting, men i denne sammenhengen er det ikke lett for Forsvaret å komme ut. Det finnes det ikke frihetsgrader til, noe som gjør at man ikke ser mye til representanter for Forsvaret i det offentlige rom. Den fagmilitære delen av kampflydebatten er derfor helt borte, sett utenfra. Dog tar jeg for gitt at Forsvarets folk hadde latt seg høre dersom et av alternativene var fullstendig ubrukelig.

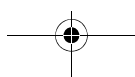


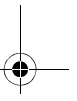
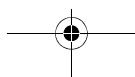
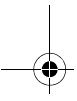
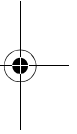
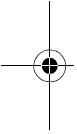
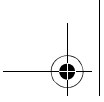


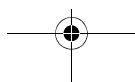
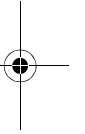
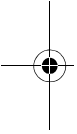
Det er nemlig slik at det du ikke kan kommunisere, det eksisterer ikke. Man kan da heller aldri vinne frem når man ikke kan delta i debatten. Spørsmålet er derfor hvem som kan si noe, og de som kan si noe i denne saken er selvfølgelig regjeringen, noe den også gjør. Regjeringen har i så måte ulike behov. Den har et behov for å håndtere SV, men det viktigste behovet er det behovet forsvarsministeren fyller hver gang hun undertegner et nytt memorandum eller en ny avtale, og sier at «ja, vi undertegner, men det betyr på ingen måte at vi har bestemt oss». Alle vet jo at dette bare er tøv – hun har bestemt seg. Man blir derfor trukket lenger og lenger inn i monsterets gap, og snart er man slukt. Det vet man jo også at man blir, men spørsmålet er hva det koster. Altså, hva koster dette måltidet for Bush? Hva koster det å sluke dette prosjektet? Det er det alt dette handler om nå, altså å få en feitest mulig gjenkjøpsavtale.

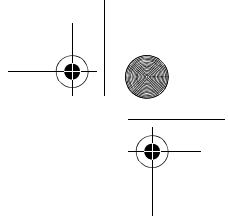
Mens dette skuespillet pågår, så bråker det litt. Det er egentlig ganske underholdende, men vi må bare passe på at vi er klar over og forstår hva som skjer. Dette er altså ikke mer enn et hemmelig spill for galleriet, for på den måten å holde alle tre i ringen. Hadde vi ikke hatt det, hadde vi ikke hatt noen ting å kjempe imot med. Hva synes dere om det? Man kan selvfølgelig godt si at denne analysen er kynisk, men det er i realiteten dette som foregår i et spill som dette, når spillereglene er sånn som de er.

Statssekretær i Forsvarsdepartementet, Espen Barth Eide, har en hovedrolle nå i innspurten. Jeg synes han spiller sin rolle svært godt. Som han sier selv – konkurransen mellom tre ulike kampfly har virket til vår fordel, det ligger nå tre ganger så mye i vår pott i forhold til det vi hadde for et år siden. Det betyr at han har sikret tre ganger så store gjenkjøpsavtaler som det vi hadde oppnådd i en tidligere fase av forhandlingene. Barth Eides jobb frem mot kåring av vinneren, er å sikre at vi betaler amerikanerne så lite som mulig. For vinneren blir amerikansk. Meksikanere vinner ikke i spaghetti-western. Ikke europeere eller svensker heller. I god spagettiwestern vinner Clint. Alltid. Clint Eastwood er «the last man standing». Han kommer fra Texas, eller i hvert fall fra Amerika, og det kommer vinneren i dette spillet her til å være også. Det kommer riktignok til å bråke lite grann mer på veien frem, men nå vet vi i hvert fall hva som kommer til å skje. Om det kan kalles en *happy ending* er opp til øynene som ser.









Om forfatterne

Seniorforsker Stian Ingebretsen Betten

Stian Betten, født 1974, har en mastergrad i Aeronautical Engineering fra Imperial College, University of London. Betten avtjente verneplikten ved helikopterkontoret på daværende LFK i 1997–1998, og har siden høsten 1998 vært ansatt ved FFI. Stian Betten har ledet prosjekter som har analysert kosteffektivitet til stridshelikoptre, samt analysert optimale luftforsvarsstrukturer. Som et ledd i FFI sin støtte til anskaffelsen av nye kampfly, har Betten ledet aktiviteten som analyserer operativ effekt av de nye kampflykandidatene frem til november 2006. Han gikk i november 2006 over i Planenheten ved FFI. De siste to årene har Betten innehatt en amanuensis II-stilling ved Luftkrigsskolen.

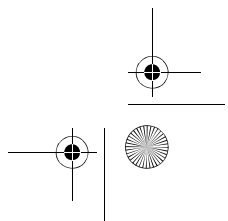
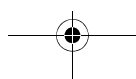
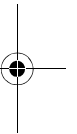
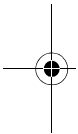
Oberst Rune Bjerkås

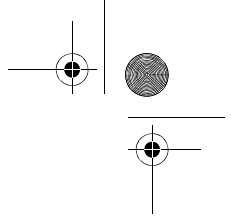
Rune Bjerkås har bakgrunn i luftvernartilleriet, og har operativ tjeneste og skoletjeneste fra Bardufoss, Bodø og Stavern. Bjerkås har dessuten tjeneste ved Luftkrigsskolen fra 1993 til 2000 som instruktør og sjef ved Avdeling for luftmaktsstudier, NK/stabssjef og skolesjef. Bjerkås har gjennomført Luftkrigsskole II, Stabsskole II ved Canadian Forces College, historie mellomfag fra NTNU, Master of Defence Studies fra Royal Military College of Canada og Totalforsvarskurset ved Forsvarets høgskole.

Oberst Bjerkås ledet strategiarbeid, langtidsplanlegging og investeringsplanlegging i Luftforsvaret via sin stilling som avdelingssjef, rådgiving og strukturutvikling i Luftforsvarsstaben på det tidspunkt foredraget ble avholdt. Han leder i dag seksjon for investeringsplanlegging i Forsvarsdepartementet.

Seniorrådgiver Jacob Børresen

Jacob Børresen, født 1943, er pensjonert flaggkommandør og nå seniorrådgiver ved Norsk institutt for strategiske studier (NORISS), hvor han har jobbet spesielt med en større forsvarsstudie om Norges strategiske situasjon. Han har en lang karriere bak seg i Sjøforsvaret, blant annet som skipssjef, militær sekretær for Forsvarsministeren og som daglig leder for SACEURs krisestyrsstab for Natos operasjoner i det tidlige Jugoslavia. Børresen har sin militære utdannelse fra Sjøkrigsskolen, Forsvarets Stabsskole, Forsvarets Høgskole og Nato Defence College. Han var militær stipendiat ved Norsk utenrikspolitisk





institutt 1983–85. Jacob Børresen er en av Norges mest sentrale forsvarsdebattanter. Hans grunnsyn på Forsvaret er godt skildret i boken *Forsvar uten trussel* fra 2005, som er en av hans mange publikasjoner.

General Sverre Diesen

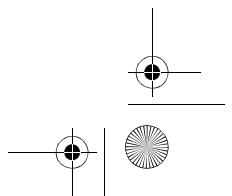
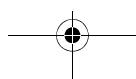
Sverre Diesen ble født i Oslo i 1949. Han gikk Befalsskolen for Kavaleriet i 1969–70, og avtjente pliktjenesten ved Oppklaringseskadronen/Brigaden i Nord-Norge. Diesen er sivilingeniør fra NTH, bygningsingeniøravdelingen (1976) og har foruten Krigsskolen (1976–79) også norsk (1988) og britisk (1990) stabsskole. Etter Krigsskolen tjenestegjorde Diesen som troppssjef og nestkommanderende ved kompani i HM Kongens Garde i perioden 1979–80. I 1981 var han nestkommanderende ved et britisk mekanisert geværkompani i British Army of the Rhine i Tyskland. Han har vært jegertrøppssjef og geværkompanisjef ved Infanteribataljon nr. 2/Brigaden i Nord-Norge, instruktør ved Infanteriets skyte- og vinterskole, planoffiser i Hærstaben og Operasjonsstaben/FO, prosjektoffiser ved FFI, hovedlærer i taktikk ved Krigsskolen, sjef for HM Kongens Garde og stabssjef ved 6. divisjon i Nord-Norge. I 1998–2001 var han sjef for strategi- og langtidsplanavdelingen i Sentralstaben i FO under utarbeidelsen av Forsvarsstudie 2000, og deretter sjef DKN. Fra juni 2002 til juli 2003 var han kommandør for landstridskreftene ved FOHK, før han tiltrådte stillingen som militær assisterende departementsråd i FD 1. august 2003. 1. april 2005 tok han over som forsvarssjef.

Dekan Øistein Espenes

Øistein Espenes, født 1950, er cand. philol. med historie som hovedfag, og har vært ansatt ved LKSK siden 1991. Han er førstelektor innen sitt fagområde, og har i en årrekke undervist i sikkerhetspolitikk og luftmakt. Da Luftkrigsskolen ble akkreditert som høyskole i 2002 ble Espenes skolens første dekanus, en stilling han fremdeles innehar. Hans hovedarbeidsområder de siste årene har derfor vært utviklingen av LKSK som høyskole, og Forsvarets nye utdanningsordning. Espenes gjennomførte Hovedkurset ved Forsvarets høyskole i 2001.

Seniorrådgiver Hans Geelmuyden

Hans Geelmuyden, født 1957, er ledende seniorrådgiver i Geelmuyden.Kiese. Fra 1989 har Hans Geelmuyden bistått som rådgiver i store skandinaviske





makt- og endringsprosesser både i offentlig og privat sektor, og han er mye brukt som foreleser innen strategisk kommunikasjon. Geelmuyden hadde sin første jobb ved IBM-hovedkontoret i New York. Senere var han redaktør i forretningsbladet *Farmand* og sjefredaktør i *Morgenbladet*, før han startet Geelmuyden.Kiese sammen med Jo Kiese i 1989. Hans Geelmuyden er utdannet siviløkonom fra Norges Handelshøyskole i 1979, og styremedlem i Geelmuyden.Kiese Gruppen. Orlogskaptein Geelmuyden tok sin militære grunnutdannelse ved BSKA i 1981–82, og er medlem i SIOF.

Stortingsrepresentant Bjørn Jacobsen

Bjørn Jacobsen er født i 1960. Jacobsen har bekledd ulike funksjoner i SV og har hatt tillitsverv i partiet siden 1982. Bjørn Jacobsen har en variert yrkesbakgrunn, og har siden slutten av 1970-tallet og frem til 2001 blant annet arbeidet innen skog- og landbruk i Sør-Trøndelag. Han har vært pleieassistent på deltid ved Dikemark/Ullevål sykehus i 1985–1989, og var bistandsarbeider i Nicaragua 1991–1993. Jacobsen var fylkesleder i Miljøheimevernet/Grøn Kvardag i perioden 1993–2001. Han har representert SV på Stortinget siden 2001, og er medlem i Den utvidede utenrikskomiteen og i Forsvarskomiteen.

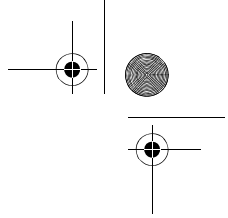
Kadetter, Kull 56

Kull 56 er eldste kull ved Luftkrigsskolen, og er inne i sitt andre år av skolens treårige utdanningsløp. Gjennom høsten og vinteren har kadettene gjennomført Modul IV, hvor tema er militærmakt og luftmakt, og hvor kadettene blant annet har sett på bruk av kampfly.

Kadett **Petter Bjørgo**, født 1973, gjennomførte befalsutdanning i 1993–94. Bjørgo var tilsatt i Hæren frem til 1996, da han begynte ved Luftkrigsskole I, luftvernbransje. Bjørgo har tjenestegjort på Luftverntaktisk skole på Rygge i tre år, og har til sammen fem års tjeneste på tropps-, batteri- og bataljonsnivå ved Luftvernbataljon Ørland.

Kadett **Kjell Ove Ertenstein**, født 1978, gjennomførte LBSK i 1997 og har tjenestegjort ved LV-gruppen Ørland, og som NK tropp og troppssjef på Luftforsvarets rekruttskole Værnes. Fra 2001 var han NK tropp og troppssjef ved samband og rekognosering ved LVABn Ørland. Ertenstein ble i 2004 utsjekket som systemoperatør ved 333 skvadron.





GILs Luftmaktseminar 2007

Kadett **Tor Magnus Hjartøy**, født 1982, er tidligere gardist og har studert statsvitenskap og historie på NTNU før han søkte flyskolen høsten 2003. Hjartøy gjennomførte grunnleggende befalsutdanning høsten 2004, og ble uteksaminert fra flyskolen som navigatørelev i 2005.

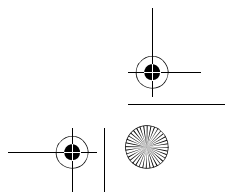
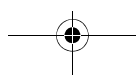
Kadett **Trond Birger Nerberg**, født 1981, startet sin karriere i Forsvaret ved infanteri/støttelinjen ved UB på Terningmoen i 2001. Nerberg har tjenestegjort ett år ved GSV og grensekompaniet og vel tre år i Telemark bataljon. Han tjenestegjorde i Telemark Task Force 1 i Afghanistan i 2003–04.

Brigader Morten Klever

Morten Klever er født i 1960 og startet sin karriere i Luftforsvaret i 1979. Etter endt teknisk utdanning i 1982 tjenestegjorde Klever de neste tre årene ved 331 skvadron i Bodø. I 1985 gjennomførte Klever flygerutdanning og fløy senere i operative stillinger opp til og med nestkommanderende ved 331 skvadron og som skvadronssjef ved 332 skvadron. Brigader Klever har i tillegg tjenestegjort som flytryggingsoffiser og i ulike stillinger blant annet i CAOC og ved LTI. Klever har bred internasjonal erfaring og har bekledd en rekke internasjonale stillinger gjennom 1990-tallet og frem til i dag; blant annet på Balkan, i Tampa og som Operations Group Commander for 376 Air Expeditionary Wing på Manas i Kirgisistan i 2002. Brigader Klever har siden tjenestegjort som sjef for NOBLE, og kom fra stilling som sjef 132 Luftving da han tiltrådte som sjef for luftoperativt inspektorat i 2006.

Professor Torbjørn L. Knutsen

Torbjørn L. Knutsen, født 1952, har siden 1993 vært professor i statsvitenskap ved NTNU og er nå også tilknyttet Luftkrigsskolen som professor II ved Avdeling for luftmakt og teknologi. Knutsen har sin Ph.D. i International Relations fra University of Denver. Han har skrevet flere anerkjente bøker om internasjonal politikk, er mye brukt som foredragsholder, og han har vært gjesteforsker ved en rekke anerkjente institusjoner i inn- og utland. Hans akademiske interesseområder inkluderer internasjonal politikk, norsk og amerikansk utenrikspolitikk, og terrorisme.





Høgskolelektor Ole Jørgen Maaø

Ole Jørgen Maaø, født 1968, er høgskolelektor og faglig ansvarlig ved Avdeling for luftmakt og teknologi ved Luftkrigsskolen. Maaø har permisjon fra sin militære stilling ved avdelingen, hvor han nå har vært i snart ti år. Han har operativ erfaring som luftvernartillerist fra Bardufoss, Evenes og Værnes. Maaø har sin militære utdanning fra Luftkrigsskole II (1993–95) og Stabs-skole I (2001). I tillegg har han en mastergrad i historie fra University of Glasgow (2001).

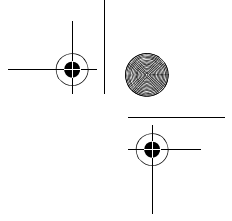
Generalmajor Stein Erik Nodeland

Stein Erik Nodeland er født i 1957, og etter førstegangstjeneste i Hæren gjennomførte han Luftforsvarets flygeskole i 1980. Nodeland har jagerflytjeneste på alle nivå fra 718-, 338- og 332-skvadronene, og har også tjenestegjort ved LFTS og LTI. Nodeland var skvadronsjef ved 332 i 1994–95, og deretter sjef for operasjonsgruppen ved Rygge frem til 1997. Generalmajor Nodeland har sin utdanning fra Luftkrigsskolen i 1984, fra Forsvarets stabsskole II i 1994 og fra Forsvarets høgskole/totalforsvarskurset i 2000. Nodeland er bedriftsøkonom fra Norges handelshøyskoles kursvirksomhet, og har masterutdanning i offentlig økonomi og ledelse fra Norges handelshøyskole.

Fra 1. august 1997 til 15. november 1998 var han studieleder ved Forsvarets stabsskole, og hadde deretter stilling ved Planavdelingen i FO/Sentralstaben og i Operasjons- og driftsavdelingen i FO/Fellesstaben frem til 1. april 2001. Nodeland tiltrådte da som prosesseier rådgivning og planlegging i FO/LST, og kom fra denne stillingen da han ble utnevnt til brigader og sjef for 132 luftving i Bodø sommeren 2002. Stein Erik Nodeland ble i statsråd 10. september 2004 utnevnt til generalmajor og generalinspektør for Luftforsvaret, og tiltrådte stillingen 1. oktober 2004.

Stortingsrepresentant Jan Petersen

Jan Petersen er født i 1946. Petersen er cand.jur. fra 1973, har yrkesbakgrunn fra Forbrukerrådet og NORAD, og har hatt verv i politikken siden 1967. Petersen møtte da som medlem i Oppegård kommunestyre, hvor han også var ordfører fra 1975 til 1981. Jan Petersen har bekledd ulike funksjoner i Høyre gjennom mange år, og var partiets leder i perioden 1994–2004. Petersen var utenriksminister i regjeringen Bondevik II i perioden 2001–2005. Han har representert Høyre på Stortinget siden 1981, og har i mange år vært medlem i



GILs Luftmaktseminar 2007

Stortingets delegasjon til Nato-parlamentarikerforsamlingen. Han er medlem i Den utvidede utenrikskomiteen og leder i Forsvarskomiteen. Jan Petersen er kommandør med stjerne av St. Olavs Orden.

Fylkesmann Hans J. RøsJORde

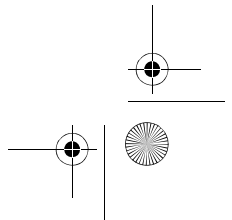
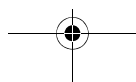
Hans J. RøsJORde er født i Larvik i 1941. RøsJORde er cand.real. på marinologi fra UiO 1970, og har yrkesbakgrunn som lektor og rådgiver på ungdomsskole og videregående skole i perioden 1970–1987. Fra 1987 til 2001 representerte RøsJORde FrP på Stortinget. Her ledet han blant annet Forsvarskomiteen og var Stortingets visepresident (1997–2001). RøsJORde har militær utdanning fra LBAS (1961–62), fulgt av variert tjeneste i Hæren og HV. Siste militære posisjon bekledd av kaptein RøsJORde er så langt stillingen som områdesjef i Stord HV i perioden 1974–1990. RøsJORde har også hatt ulike verv i Norske Reserveoffiserers forbund (NROF), blant annet som president fra 2002 til 2006. Hans J. RøsJORde tiltrådte som fylkesmann i Oslo og Akershus i 2001.

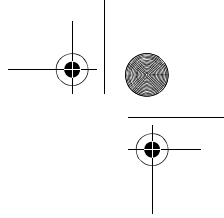
Major Hans Ole Sandnes

Hans Ole Sandnes, født 1968, søkte opptak til Flyskolen i 1987 og er jagerflyger fra 1990. Han har operativ flygererfaring ved 338 skvadron opp til stilling som Nestkommanderende. Sandnes har Luftkrigsskole II fra 1995–97, var instruktør ved LFS i 1997–98, og har Stabsskole I fra 2001. Major Sandnes har de siste tre årene tjenestegjort som hovedinstruktør ved Avdeling for luftmakt og teknologi ved Luftkrigsskolen.

Forsvarsminister Anne-Grethe Strøm-Erichsen

Anne-Grethe Strøm-Erichsen er født i 1949. Strøm-Erichsen er EDB-ingeniør fra Bergen Ingeniørhøgskole 1971–74, og har 20 års erfaring fra arbeid i informasjonsteknologi både fra privat og offentlig sektor innen områdene systemutvikling og ledelse. Hun har hatt ulike verv i politikken og i Arbeiderpartiet i mange år, blant annet som medlem av bystyret i Bergen kommune fra 1991, som leder i Hordaland Arbeiderparti 1997–1999, og som ordfører og senere byrådsleder i Bergen fra 1999. Strøm-Erichsen har vært medlem av sentralstyret i Arbeiderpartiet siden 2001, og ble utnevnt til forsvarsminister 17. oktober 2005.

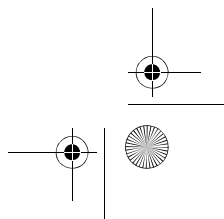
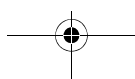
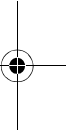
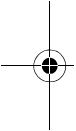


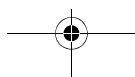
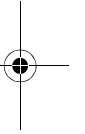
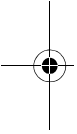


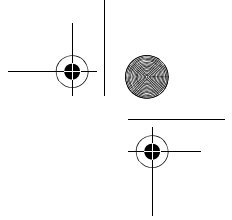
Om forfatterne

Editor Bill Sweetman

Since April 2007, Bill Sweetman has been editor-in-chief of the Aviation Week group's *Defense Technology International* magazine. At the time of the seminar, he was Aerospace and Technology Editor for the *Jane's Information Group*. Based in Minneapolis-St Paul, Minnesota, he is a long-standing and prolific contributor to *Jane's International Defense Review*. He has previously contributed to many other leading publications, including *Air Transport World*, *Professional Pilot* and *Smithsonian Air & Space*. He has published more than 30 books and is frequently cited as an authority on technical issues by US and international media. His special interests include the development of air warfare systems, stealth technology, hypersonic aircraft and advanced commercial aircraft. Bill Sweetman has been quoted in virtually every major US newspaper and frequently interviewed by electronic media, including CNN, PBS and NBC *Nightly News*. At least one of his books was the subject of a high-priority translation effort by the Soviet GRU technical intelligence service, and his work is heavily cited in a recently declassified CIA report on media coverage of stealth technology. Bill Sweetman received Aerospace Journalist of the Year awards from the Royal Aeronautical Society in 1997, 1999, 2002, 2004 and 2006.







Tidligere seminarartitler

Kontraluftoperasjoner (1994)

Anti-overflateoperasjoner (1995)

Luftstridsstøtte-operasjoner (1996)

Luftmaktsdoktriner – Manøverkrigføring og Prosjekt Fønix, bærende elementer i norsk luftmaktsdoktrine? (1997)

Kommando og kontroll, Informasjonskrig og situasjonsoversikt inn i det neste årtusen (1998)

Luftmakt i internasjonale operasjoner (1999)

Nytt NATO – nytt Luftforsvar? (2000)

Luftforsvaret i fremtiden: Nisjeverktøy for NATO, eller multiverktøy for Norge? (2001)

Luftmakt, Luftforsvaret og asymmetriens utfordringer (2002)

Luftmakt 2020, fremtidige konflikter og utfordringer (2003)

Luftforsvaret og militær transformasjon. Dagens valg – morgendagens tvangstrøye? (2004)

Luftmakt i Nord – nasjonale interesser og adekvate luftmilitære virkemidler for fremtiden (2005)

Luftmakt og Spesialoperasjoner – morgendagens normaloperasjoner? (2006)

